

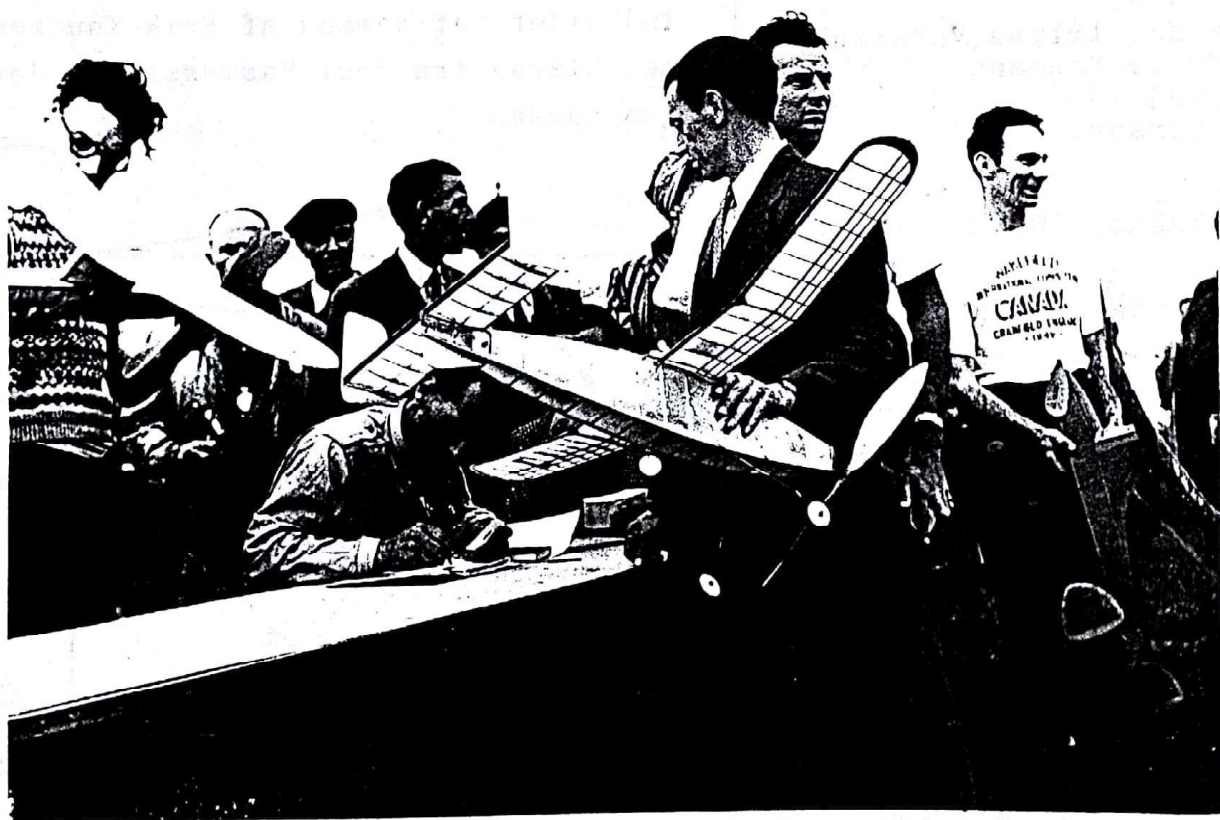


Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 1993

2. Årgang



Peter Christiansen får sin model kontrolleret ved wakefieldkonkurrencen 1949, hvor Danmark for første gang deltog i den berømte konkurrence.

Dansk Modelflyve Veteranklub.

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.

Gironummer:

0 81 53 81
Dansk Modelflyve Veteranklub.
c/o Fritz Neumann
Kjærvej 73
4220 Korsør.

Kontingent: 100 kr. for 1993.

Oscar Vang har fremstillet en smuk, detaljeret byggetegning af sin A-2 andemodel OV-47 Donald Duck. En spændende model og en flot tegning. Kontakt Oscar for en kopi.

I Kalundborg har Poul Rasmussen fundet et sted, hvor man kopierer store tegninger til rimelige priser. Poul hjælper gerne med det praktiske.

Flere C-Diplomer 1948.

Det vælter ind med C-Diplomer i Aar. Sidst har følgende erobret dette vort højeste Diplom: H. Krogh, Skjoldlev, Paul Iepsen, Vejle, Kurt Rønnow Petersen, Vejle, Willy Simonsen, Ringsted, H. Jönsson, Ole Olesen, Erik Jacobsen og Hans Kløve Lassen, alle København.

I næste nummer forhåbentlig:

Mere om flyvende vinger

Mere om andemodeller

Indendørsmodeller

Tegningskartotek

Raketmodel

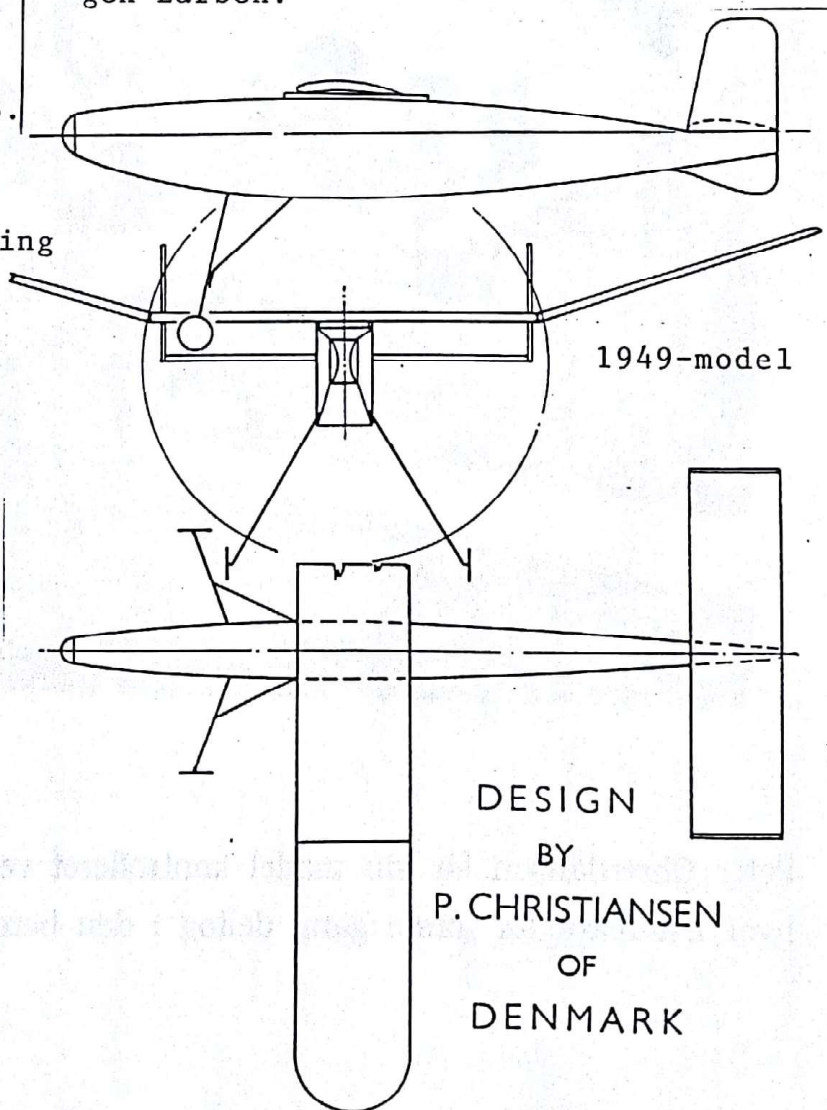
og meget andet...

Bidrag fra læserne kan indsendes til Erik Knudsen.

Gerne på bånd, håndskrevet eller trykt på A-4 klar til kopiering.

DEADLINE senest 10. august.

Dette nummer: forsideaf Frank Dahlin, Indholdet sat sammen af Erik Knudsen med bidrag fra Poul Rasmussen og Jørgen Larsen.





Ingeniør Per Weishaupt.

ARBEJDET med Modelflyveorganisationen er efterhaanden blevet saa omfattende, at Bestyrelsesmedlemmerne vanskeligt har kunnet bestride det i deres fritid, ligesom der er adskillige paa-trængende Opgaver, man har maattet lade ligge. Det maa derfor hilses med Glæde, at det nu takket være DMU's Andel i Flyvedagens Overskud er blevet muligt at ansætte en Modelflyveinstruktør. Valget er faldet paa Ingeniør Per Weishaupt, hvis mangeaarige Tilknnytning til Modelflyvningen samt hans Uddannelse berettiger, at man ser hen til hans Arbejde med store Forventninger.

Det var som bekendt Weishaupt, der i 1937 sammen med Johs. Thinesen stiftede Dansk Modelflyver Forbund, som senere i 1939, da det knyttedes til DKDAS, fik Navnet Dansk Modelflyver Union. Weishaupt var Formand for DMF i 1937—38 og Rekordprotokolfører 1938—39. Ved Generalforsamlingen i 1945 indtraadte han atter i Bestyrelsen, den gang som Næstformand og Rekordprotokolfører, i hvilken sidste Egenskab han har gjort et meget stort og fortjenstfuldt Arbejde ikke mindst som Medlem af Udvalget, der beskæftigede sig med Udarbejdelsen af de nordiske Modelflyverregler.

Weishaupt er Ingeniør i Luftfartsteknik og er højt agtet i Modelflyver kredse paa Grund af sin store Indsigt og praktiske Dygtighed i Modelflyvning. Han er Eliteflyver med saavel Gummimotormodeller som med Svævemodeller, og han er »Manden med de mange Danmarksrekorder«. I det internationale Samarbejde, som nu saa smaat er begyndt at komme i Gang igen ogsaa indenfor Modelflyvningen, vil Weishaupts gode Sprogkunderskaber sikkert være ham til stor Nyttelighed, ligesom hans Forbindelse med Modelflyvere og Modelflyverorganisationer i mange Lande uden Tvivl vil blive af stor Betydning for ham i hans Virksomhed.

Der er al Grund til at lykønske DMU til sin alsidige, energiske Instruktør. Det vil næppe være for meget sagt, naar jeg udtaler som min faste Overbevisning, at Per Weishaupts Ansættelse vil blive Indledningen til en ny Epoke i Dansk Modelflyvning.

Knud Flensted-Jensen.

Dansk Modelflyver Union

faar *Modelflyveinstruktør*

Per Weishaupt udnævnt blandt mange Ansøgere

Modelflyvemaskiner af tyske Cykleskure

FLYV-Interview med Dansk Modelflyver Unions nyansatte Instruktør
Per Weishaupt

DET kan maaske lyde paradoksalt, men den store Materiale-mangel i Model-Flyveklubberne under Krigen har faktisk udviklet Svævemodellerne betydeligt paa Bekostning af Motormodellerne. Der er midlertid ingen Tvivl om, at man i Udlandet og maaske navnlig i Sverige er et godt Stykke foran baade med Hensyn til Motor- og Svævemodeller.

— Hvad er Aarsagen til det, spørger vi Dansk Modelflyve-Unions nyudnævnte Instruktør Ingeniør Per Weishaupt?

— Naar vi paa Modelflyvningens Omraade ligger tilbage for Sverige, skyldes det naturligvis i første Række, at det under Krigen har været umuligt at skaffe Materialer i tilstrækkelig Mængde. Vi har især haft en følelig Mangel paa det særlige Gummil, der anvendes til Motoren, siger Per Weishaupt. Silke og Japanpapir og de rigtige Træsarter til Opbygning, har det heller ikke været til at opdrive.

Saa sent som i 1941 blev de danske Modelflyvere anset for de bedste i Verden paa Svævemodellernes Omraade, men der er ingen Tvivl om, at Svenskerne har taget Føringen i disse Aar. De har ikke haft Materiale-vanskelighederne i saa følelig en Grad, og de har haft en ikke ubetydelig Statsstøtte at arbejde med. De har derfor kunnet ansætte Instruktører for de forskellige Klubber. Herhjemme har vi maattet klare os med Erstaningsmaterialer, og først nu er de lykkedes at faa Raad til at holde en Instruktør. Det er væsentligt muliggjort gennem Indtægterne fra Flyvedagen.

Overflyveleder Dalbro's Fund i Luffhavnen.

— Hvorledes gaar det nu med at skaffe Materialer?

— Ikke særlig godt, der er stadig stor Mangel, siger Per Weishaupt uden Forbehold. Ved en Tilfældighed er det imidlertid lykkedes Klubberne at komme i Besiddelse af et Parti »Balsa-Træ«. Det kan vi takke Overflyveleder Dalbro for. Ude i Kastrup Luffhavn opdagede Kaptajnlojtnant Dalbro en Dag, at Tyskerne havde bygget en Række Cykleskure. De saa ikke særlig pæne ud, men det, der tiltrak sig Dalbro's Opmærksomhed var mere den Omstændighed, at de var bygget af det kostbare Balsa-Træ, der er en af de faa Træsarter, som kan anvendes til Flyvemodeller. Cykleskurene blev efter nogle Formaliteter revet ned og gennem Unionen blev Træet saa fordelt til Klubberne. Der kan blive mange gode Modeller ud af det Parti.

— Hvorledes er Udviklingen med Hensyn til Motormodellerne?

— Det mest interessante er vel nok Miniature-Dieselmotorerne til Modelflyvere. De kom oprindeligt først frem i Schweiz, senere fik man dem i andre Lande og gennem Sverige er de nu naaet til Danmark. De vejer betydeligt mindre end de smaa benzindrevne Motorer og behøver ikke Batterier til den elektriske Tænding. Amerikanerne er stærkt interesseret i disse Dieselmotorer, men pudsigt nok kendte de ikke noget til dem, før de fik Kontakt med os efter Krigen. Desværre er de ret dyre. Priserne ligger omkring 100—150 Kr.

— Hvad vil De betegne som det mest epokegørende nye indenfor Modelflyvningen?

— Det maa vel siges at være de nye »Isacson Profiler«. Paa Grundlag af en Række videnskabelige Undersøgelser er det lykkedes den svenske Ingeniør Sigurd Isacson at skabe en betydelig Udvikling med Hensyn til Profilerne.

Fælles-nordisk Samarbejde.

— Hvorledes foretages saadanne videnskabelige Undersøgelser?

— Det skal gøres ved Maalinger i særligt konstruerede Vindkanaler, hvor man kan udsætte Modellerne for en Række forskellige Luftpaavirkninger.

— Det maa vel betyde en Del, at de nu igen kan komme i Forbindelse med andre Lande?

— Det gør det afgjort. Allerede nu begynder vi iøvrigt i Praksis at gaa frem efter de Bestemmelser og Regler, der blev fastsat for det fælles-nordiske Samarbejde sidste Aar. Det drejer sig om Klassificering af Modeller, Regler for Konkurrencer o. s. v.

Ingeniør Weishaupt udtrykker Ønsket om at faa Organisation af Modelflyvere udbygget kraftigt med et stort Medlemsantal. Interessen er til Stede, det er der ingen Tvivl om. Vi maa imidlertid have Adgang til flere Teorikursus og mere Konkurrence-Træning. En væsentlig Hindring for Uddannelsen af de mange nye Medlemmer er Manglen paa et egnet Lokale, hvor man har Plads til at bygge Modeller, men det er vanskeligt at skaffe for Tiden, slutter Weishaupt.

Til Foraaret gaar de danske Modelflyvere paa Vingerne igen over hele Landet, og man maa haabe, at vi atter vil kunne tage Føringen paa dette Omraade. Modelflyveklubberne fortjener ogsaa, at Mynighederne i højere Grad end det er Tilfældet vil indse de Muligheder, den danske Ungdom har her for en værdifuld og meget nyttig Fritidssport.

w. n. h.

Ansættelse af en Modelflyve-Instruktør

INDENFOR Modelflyvekredse og ikke mindst indenfor Dansk Modelflyver Unions Bestyrelse har der i nogen Tid været talt om, hvad der nu bedst kan gøres for at fremme Modelflyvesporten her i Landet.

I de sidste Aar er D.M.U.s Hjælp til Modelflyveklubberne blevet meget udvidet, i hvert Tilfælde saa meget det har været muligt under de nuværende Forhold med alle Tidens Mangler. Det viser sig dog, at det i mange Tilfælde ikke er nok med Hjælp paa den Maade, denne ydes nu. Herom vidner navnlig den Tilbagegang i Unionens Medlemsantal og Klubber, der skete ved Kontingentindbetalingen ult. 1943. Ganske vist var der i Løbet af 1943 stot og jævnt kommet nye Klubber og endda mange nye Medlemmer, men til Trods herfor er Medlems-tallet pr. 1/1-1944 lidt mindre end pr. 1/1-1943. D. v. s. at man har sat den Tilgang til, der er sket i Aarets Løb, og lidt til endda.

Nu har 1943 ganske vist — navnlig efter 29. August — været D.M.U.s hidtil sorteste Aar, men det er ikke helt Undskyldning nok. Nogle af Unionens Arrangementer, bl. a. Sommerlejren, som mange Modelflyvere havde set hen til med Forventning og Glæde samt de forskellige Efteraarsstævner, blev som Folge af de forskellige Begivenheder aflyst.

Men, som sagt, det kan ikke være Grunden. Nej, Grunden maa navnlig søges i, at mange Modelflyveklubber efterhaanden gaar i Dvale. Den vigtigste Betingelse for, at en Modelflyveklub kan trives godt, er, at den ledes af en ener-gisk Bestyrelse. Denne Bestyrelse skal ikke alene sørge for Klubbens Økonomi — hvad der tit kan være svært nok — men den skal med utrættelig Iver sørge for at vedligeholde og helst skærpe Medlemmernes Interesse. Og navnlig skal den — hvad vor Formand stærkt fremhævede i sidste Nummer af FLYV — paa en omsorgsfuld Maade tage sig af Uddannelsen af nye Modelflyvere. Thi det er gennem Tilgang af nye Medlemmer, Klubben vokser sig stor og stærk, det er Logik, som alle kan se, men som ikke alle arbejder for.

Økonomisk Hjælp.

Klubbestyrelserne kan ikke længere undskylde sig med Klubbens evt. daarlige økonomiske Forhold, saaledes som enkelte gør. Thi netop paa dette Punkt har D.M.U.'s Bestyrelse indset, at der bør gøres noget. Spørgsmaalet er nu løst paa den Maade, at Klubberne kan søge Unionen om økonomisk Hjælp. Gennem D.K.D.A.S. har Unionen faaet stillet en Sum til Raadighed til dette Formaal. Flere Klubber har allerede benyttet sig deraf, f. Eks. til Hjælp til Afholdelse af en Konkurrence (indendørs), et Byggekursus, Anskaffelse af nødvendigt Værktøj og lign. Denne Hjælp har uden Tvivl betydet meget for de respektive Klubber, og forhaabentlig følger endnu flere Tilbud.

Men det kræver, at Klubben selv tager Initiativet. Og det er det, der er det brændende Spørgsmaal. Det gælder om at faa

sat Liv i en Del Klubber, og dette kan tilsyneladende ikke helt ske ad skriftlig Vej, altsaa maa man se at finde en endnu bedre Løsning. Denne Løsning vil sikkert være:

en fast lønnet Modelflyve-Instruktør.

Men der er mange Ting at tage i Betragtning og overveje ved dette Spørgsmaal. Lad os derfor se lidt paa, hvad han skal beskæftige sig med, hvilke Krav, der skal stilles til ham, hvad han vil koste, og hvor vi evt. kan finde ham.

Ja, — han skal selvfølgelig først og fremmest tage sig af de eksisterende Klubber og vejlede, hjælpe og — kontrollere disse. Vejlede og hjælpe dem med interne Anliggender, Afholdelse af lokale Udstillinger, Konkurrencer, Begynderkursus, Propagandamoder med Foredrag, Film o. lign. Desuden evt. deltage i deres aarlige Generalforsamlinger, og derved som D.M.U.s Repræsentant udøve en vis Kontrol, som ikke mindst vil være til Gavn for Klubbens Bestyrelse og dens Medlemmer.

Som det er nu, er der en hel Del Klubber, Unionen overhovedet aldrig hører fra, undtagen lige ved den aarlige Kontingentindbetaling. Hvad foretager disse Klubber sig i Aarets Løb? Her vil det netop være af Betydning, at der et Par Gange om Aaret kom en Instruktør paa Besøg. For han vil jo bringe et vist Pust ude fra med sig, nye Fiduser og i det hele taget Nyheder ikke alene fra andre Klubber, men ogsaa fra Udlandet, erhvervet dels ved nøje at følge med i den udenlandske Flyvelitteratur og Flyvetidsskrifter og dels ved Deltagelse i internationale Modelflyvekonkurrencer, eller maaske endda ved Studierejser. Dette sidste lyder ganske vist dyrt, men kan sikkert paa forskellig Maade laves uden alt for store Udgifter. Men ogsaa for de stot og sundt arbejdende Klubber vil det betyde en meget stor Hjælp og Opmuntring med saadanne Instruktør-Besøg.

Mindst lige saa meget vil en Instruktør gavne ved Oprettelsen af nye Modelflyveklubber. Unionen har aarligt mange Forspørgsler om, hvordan Modelflyveklubber startes, og disse besvares saa fyldestgørende som overhovedet muligt. Men alligevel bliver det i alt for mange Tilfælde ikke til noget med Dannelsen af nye Klubber, fordi det ikke lykkes den (eller de) paagældende at skabe den nødvendige lokale Interesse for Sagen. Kan Unionen derimod tilbyde at sende sin Instruktør til at lede det stiftende Møde, eller helt selv tage Initiativet hertil, er der langt større Chancer for at faa dannet mange nye Klubber, der straks fra Starten vil være hjulpet godt paa Vej.

Af de her nævnte Opgaver vil det ikke være svært at regne ud, hvilke Krav der maa stilles til en saadan Instruktør. For det første skal han — efter min Mening — være eller i hvert Tilfælde have været aktiv Modelflyver, og som saadan godt inde i Modelflyvningens Teori og Praksis. Nogle vil maaske mene, at dette ikke er nødvendigt eller maaske endda uklogt, bl. a. med den Begrundelse, at en Mand,

der hidtil har staaet udenfor Modelflyvernes Rækker, bedre ser Modelflyveproblemet Skavanker og Hæmminger, og hvorledes disse skal gribes an. Saadan sagde man i Sverige, da Spørgsmaalet der var aktuelt for ca. 1 Aar siden. Som bekendt blev Resultatet, at en Ikke-Modelflyver Hr. Ingeniør G. H. Dérantz blev ansat som Første-Instruktør, hvilket senere har givet Anledning til nogen Diskussion og Kritik.

Dernæst skal han være godt inde i Modelflyvningens hele Organisation, specielt indenfor D.M.U., idet der efterhaanden er mange Regler og Bestemmelser at iagttage og overholde. Desuden skal han have fulgt med Modelflyvningens Udvikling igennem de sidste Aar, for ikke at staa ukendt overfor Spørgsmaal herom.

Endelig skal han selvfølgelig have Evner til at organisere, holde Foredrag og lign.

Men saa kommer det prekære Spørgsmaal — Pengene. Man maa regne med, at Opgaven helt vil lægge Beslag paa Manden, saa han ikke kan have andet Arbejde. Han maa derfor have en Aars-løn, han kan eksistere for, og da der vil blive store Udgifter til Rejser, Hotelophold og Repræsentationsudgifter, maa man sikkert regne med en Sum paa 5--6.000 Kr. I Sverige stotter Staten nu Modelflyvningen med et stort aarligt Beløb, og en Del heraf anvendes til Instruktør-Løn. Endnu er den danske Stat ikke saa interesseret i Modelflyvebevægelsen, at vi kan regne med tilsvarende Stotte, hvilket forhaabentlig vil blive Tilfældet i Løbet af nogle Aar.

Til Slut staar saa kun at finde en Mand, der vil kunne paalage sig Posten, og være i Stand til at udfylde den paa forsvarlig Vis. Det er givet, at det ikke bliver noget let og behageligt Job. Navnlig paa Grund af det meget Rejseri og daarlige Indkvarteringsforhold i de Smaabyer, mange af Klubberne ligger i. Endelig maa det bemærkes, at der sandsynligvis ikke bestem kan skaffes Garanti for de økonomiske Forudsættninger for mere end eet Aar ad Gangen, i hvert Fald saa længe Staten ikke stotter Sagen med en fast aarlig Sum, hvorfor der jo vil være en vis Risiko for vedkommende ved at springe fra en god Stilling.

Alligevel er der forhaabentlig en Del, der ved at læse dette Indlæg vil give sig til at spekulere over Sagen — det er nemlig mit Haab hermed — saaledes at de, den Dag Pengespørgsmaalet er i Orden, ikke først skal til at overveje deres personlige Stilling til Spørgsmaalet, men evt. er klar til at melde sig.

D.M.U.s Bestyrelse arbejder i Øjeblikket med dette Spørgsmaal, men for tilfredsstillende Resultat foreligger, kan intet nærmere herom meddeles. Vi mener dog det bedste Haab om et godt Resultat.

Iøvrigt skulde dette gerne give Anledning til, at Sagen kommer under nøjere Debat her i FLYV med Indlæg ikke alene fra Modelflyverne, saaledes at Sagen gribes rigtig an fra Begyndelsen og alt for megen senere Kritik undgaas. Men Sagen haster meget, idet den helst skal ordnes hurtigst muligt.

Der venter Hr. Modelflyve-Instruktøren en stor og meget interessant Opgave.

Jørgen Gamst,
Næstformand i D.M.U.

Kære medlemmer!

Endelig er så her nr.1 i 1993 af vort medlemsblad. Det er desværre forsinket - jeg beklager meget, men det har for mig været et varmt forår, hvor tiden til modelflyveaktiviteter har været meget knap.

Næste nummer vil efter "planen" komme omkring 1. september, så vi kan få den udførlige indbydelse til årsmødet 93 med ud.

Har du punkter til behandling, så send dem venligst i god tid, så vi kan få dem med. DATOEN er som planlagt den 3. oktober.

Blandt andet problemer med en velegnet flyveplads har gjort, at et forårsstævne med oldtimermodeller i luften ikke har kunnet arrangeres. Bestyrelsen vil prøve at arrangere noget i efteråret - eventuelt sammen med årsmødet.

Forslag til sted modtages meget gerne...

Det vil være meget værdifuldt for os, hvis vi kan udbygge samarbejdet med svenske oldtimerforening yderligere. Nogle har deltaget i den svenske vårtävling, og vi må deltage i deres SM - vi skulle gerne så hurtigt som muligt kunne invitere dem til Danmark, så vi kan gøre gengæld...

EK.

Jørgen Larsen-efteråret 92.



TIL LYKKE!

75 år.

Per Weishaupt fyldte den 21. april 75. år. Han er uden uden at forklejnne nogen den person, der har betydet mest for dansk modelflyvning. I de ny numre af bladet vil vi fortælle mere om hans store arbejde for modelflyvningen.

70 år.

Jørgen Larsen fyldte den 23. maj 70 år. Jørgen er også en af de "gamle" veteraner - især med gummimotormodeller. Adskillige eksemplarer af hans "Victory" flyver over hele jordkloden. Han har en fenomenal hukommelse, og er en ivrig støtte for forening 22.

En Modelflyvers Erindringen

eller

En Ode til Gummimotormodellerne.

Dette med at få modelmaterialer fra Sverige var ikke så let en sag. Danmark befandt sig i slutningen af 1930'ne i en om muligt endnu vanskeligere situation med fremmed-valuta end man gør det i Danmark af 1974 - eller måske er situationen lige så slem nu, man nægter blot at erkende det. I 1938 var denne situation dog helt klart erkendt, og de forholdsregler myndighederne i den-ne anledning havde indført ville nok virke temmelig chokerende på folk i dagens Danmark. Man kunne nemlig ikke efter forgodtbefindende købe den fremmed-valuta man havde lyst til, - og således heller ikke svenske Kroner - det sørgede "Valuta-centralen" for - og bestemmelserne blev fortolket meget strengt. Derimod kunne man pr. "International Postanvisning" sende mindre beløb til Sverige - men det var til en betydelig højere kurs end den officielle som dengang var 1,10 dansk krone for en svensk. Lykkedes det på en eller anden måde nogle af os drenge at foretage en lille op-sparing af de dengang - ikke så let tilflydende lompepenge, så kunne man altså sende en lille bestilling til Stockholm og bede Sven Wentzel om at sende lidt Balsa, Japanpapir og motorgummi - som "Vareprøve" - blot med den hage at man så modtog man sine balsalister og sit balsafinér i længder på 45cm. - idet disse små pakker med "Vareprøver" ikke måtte være længere, - balsalister og finér var normalt i 90cm. længde, og det affødte naturligvis mange besværligheder at man ikke kunne få lister til vinger og kroppe i hele længder. Dette var nok en medvirkende årsag til at man begyndte at se sig om efter andre muligheder for fremskaf-felse af Balsatræ. Gennem de tidligere omtalte modelflyvekammerater fra klubben "Condor" i Helsingør fik vi en "fidus" om at man i Helsingborg - hos Firmaet "Brødrene Boréus" kunne købe alle de dejlige materialer vi gik og sukkede efter, - der var jo blot den "hage" ved det at man så blev nødt til at fremskaffe kontante svenske penge - hvilket voldte besvær - da man ikke sådan uden videre kunne gå i banken og veksle - - det var en af de strenge bestemmelser føromtalte "Valuta-central" håndhæ-vede - den kunne sikkert med fordel genindføres i 1974 i for-holdet til rejsevaluta, specielt til Spanien-soldature.

På en eller anden måde lykkedes det dog engang imellem at forskafe sig lidt sølvkroner, og så gik turen til Helsingborg, men hermed var besværlighederne jo ikke slut, man skulle også hjem til Danmark med erobringsgodset - og igennem Tolden i Hel-singør. Mig bekendt var der aldrig nogen af os drenge som fik konfiskeret noget under disse små rejser, men man måtte mange gange stå skoleret for en eller anden tolder og prøve at frem-stamme en eller anden forklaring på disse balsalisters og balsa-pladers tilstedeværelse - motorgummi og tyndt japanpapir kunne man jo have i lommerne, - så det gik endda.

Spændende var det - selv om man sådan set følte sig som smugler - og helt ude på lovens overdrev - ens frygt for auto-riteterne var sikkert en helt anden end den folk lægger for dagen nu, - men for lidt og for meget fordærver alt, - jeg mener at vi i 1974 er havnet helt ovre i den "anden grøft".

Men også disse små smugler-rejser blev med tiden for be-sværlige - rejsen til Helsingborg kostede jo også penge, og de var ret så knappe i de år. Når jeg fortæller at jeg til min Kon-firmation - den 10 Oktober 1937 - indkasserede Kr. 65,00 i kon-tanter, vil man næppe tro mig i dag. Af disse 65 kr. anvendte jeg 16 kr. til et par langskafte fedtleder-snørestøvler, - og det er næsten endnu mere utroligt.

Ind imellem kunne der dog - selv i et Statsbane-hjem - også blive råd til et lille bidrag til denne min "flyvegrille"

Helt godt kom det - med hensyn til materialerne - først til at gå efter at vi i "Cirrus" havde fået en "fidus" af Henning Schrøder fra "Hawk". Han fortalte os nemlig at han hos en model-snedker Jørgensen på Amager - havde købt balsa i lang tid, og at denne snedker var ret villig til at skære både lister og finér - denne nye viden bragte gang i sagerne, og snart begyndte balsa-modellerne rigtig for alvor at gøre sig gældende i "Cirrus" - og på "Dansk Modelflyver Forbund's" rekordlister. Engang i 1939 - da man kunne se at der var eet eller andet der var "ved at brænde på" - købte klubben et større lager af balsatræ i planker hos Snedkermester Jørgensen, - og det viste sig at være en fremsynet disposition, - for vi havde faktisk balsa under hele krigen, - og vi kunne endda engang imellem hjælpe een eller anden betrængt kammerat fra en anden klub med balsatræ til en ny model. Disse planker fik vi vores gode gamle ven, Snedkermester Otto Henriksen i Holte til at skære op for os - og vi fik både plader og lister i rigt mål.

I Sommeren 1939 deltog Niels Hassing - fra "Cirrus", Henning Schrøder fra "Hawk" og Peter Christiansen fra "Condor" i Helsingør i det første nordiske stævne for "Wakefield-modeller" i Örebro i Sverige, - og selv om der ikke faldt nogle præmier til det danske hold, så høstede der mange rige erfaringer - hvilket de danske rekordlister i selv samme sommer kom til at bære et meget tydeligt præg af.

Niels Hassing byggede, straks efter sin hjemkomst fra Sverige, en meget vellyvende Wakefieldmodel efter svensk inspiration, - desuden konstruerede han en meget succesrig type som han kaldte N.H.-15 til klasse 2 (Motormodeller under 100 cm. spændvidde).

Ved Modelflyver Unionens stævne på Værløse den 6 August 1939 gik Niels Hassing hen og vandt 1. præmie i begge disse klasser - selv blev jeg nr. 3 i Wakefieldklassen med en fransk konstruktion - CEKO-230 - hvortil jeg havde købt tegningen i Helsingborg hos "Brødrene Boréus" - og denne model eksisterer stadig. Netop i skrivende stund, - den 12 August 1974 - er den ved at blive fikset lidt op med nogle små reparationer og ny beklædning, - således at den engang kan indtage sin plads på vort forhåbentligt snart kommende flyvemuseum. Jeg mener, - med fuld overbevisning, at den må være een af de ældst eksisterende Wakefield-modeller i Danmark.

Ved den generalforsamling som gik lige forud for Værløse-stævnet havde Forbundsbestyrelsen taget bestemmelse om en ret epokegørende ting, idet man havde oprettet en såkaldt "Eliteflyver klasse. For at kunne indtræde i denne skulle man kvalificere sig gennem "Eliteflyver-prøver" - for hhv. Motormodeller, Svævemodeller, Indendørsmodeller og Brændstofmotor-modeller.

For Gummimotormodellerne var det ensbetydende med at man skulle aflægge en prøve gående ud på at man skulle flyve tre på hinanden følgende flyvninger - med en minimum flyvetid på 1½ minut pr. flyvning - og det skulle vise sig at volde sine vanskeligheder - det lykkedes dog for ialt tre af os fra "Cirrus" - i tidens løb. I første omgang for Niels Hassing - den 17 December 1939 for forfatteren til disse linier, - Jørgen M. Larsen, og på et senere tidspunkt for Jørgen Dommergård, medens han var medlem af Cirrus. Modellerne skulle, sådan som reglerne var dengang starte fra jorden, og herved gik megen god motorkraft faktisk til spilde. Hvorfor man ikke kunne starte fra hånden har jeg aldrig kunnet forstå - det ville jo være uden betydning - hvis blot alle gjorde tingene ens. Senere har man på internationalt plan ændret Wakefieldreglerne således at man selv her starter fra hånden.

Mangen god model blev slået til pindebrænde under disse forsøg på jordstart - hovedsageligt fordi en fuldt optrukket gummi-motor har et ganske forfærdeligt vridningsmoment - for hvilket det er endog meget vanskeligt at kompensere i startøjeblikket.

Den erfaring tror jeg alle Wakefield-modelflyvere har gjort - og det er ikke så få modeller jeg selv har knust på denne måde, eller set blive knust, - og det er altid et "very sad moment".

Vinteren 1939-1940 var på mange måder en underlig tid i Cirrus - som den selvfølgelig også var det for den øvrige del af Europas befolkning, - men det forhindrede ikke os drenge i at fortsætte med vor hobby - og samtidig holde et øje på alle de nye "rigtige flyvemaskine-typer der dukkede op i de forskellige flyveblade vi læste. Men der skulle jo desværre ikke forløbe ret lang tid før også vi - på vort lille område, skulle få lov at se tidens alvor i øjnene. Den 9 April marcherede Hitlers soldater ind over vore grænser - og dermed blev der sat en stopper for videre læsning af "Aeromodeller" og Model Airplane News" - og vores dejlige flyveplads i Værløse blev taget i brug af besættelsesmagten, - så vi måtte forlægge residensen til Lundtofte og Eremitagen.

Året 1940 kom ikke til at byde på nogen større aktivitet - der blev holdt en mængde udstillinger - dels på enkeltklubbers initiativ, og dels i større plan - i landsomfattende målestok. Det havde været meningen at arrangere den første internationale modelflyveudstilling i København i Maj måned, men på grund af tyskernes ankomst den 9 April måtte man ændre denne udstilling til at være på helt national basis.

Det blev alligevel en stor begivenhed idet man havde fået arrangeret udstillingen midt i Københavns hjerte - i de store udstillingslokaler lige ved siden af Paladshotellet på rådhuspladsen - denne udstilling blev meget fint besøgt, og den var en meget fin propaganda for modelflyvningen.

Udstillingen holdtes i tidsrummet 11 Maj til 2 Juni - det var oprindeligt meningen at selveste Lord Wakefield skulle have været udstillingens protektor - men Lorden måtte selvfølgelig udgå - hvem der trådte i stedet ved jeg faktisk ikke.

Niels Hassing udstillede begyndelsen til sin store radio-styrede svævemodel - nemlig kroppen, med noget af radiostyret i. For denne fik han udstillingens ærespræmie. Desuden udstillede han sin store Bensin-motor model "The Privateer" som han havde bygget efter tegninger i det amerikanske "Model Airplane News" - motoren var en svenskbygget bensinmotor på 1/5 H.K. - og modellen var 2,27 meter i spændvidde - meget imponerende.

De lidt mere almindelige medlemmer fra Cirrus nøjedes med at udstille gummimotor-modeller og nogle få svævemodeller.

Den netop omtalte radiostyrede model blev for øvrigt aldrig færdig, - enhver form for brug af private radiosendere ophørte med tyskernes ankomst den 9 April 1940 - og det blev først muligt at praktisere sending igen ret lang tid efter krigens ophør. I mellemtiden havde mange ting ændret sig for modelflyvekammeraterne fra Cirrus - den krig gik ikke hen over os uden at sætte sine spor på højst forskellig vis. Men det er en anden historie - som Kipling siger.

Kroppen til denne store model lå sammen med Ole Holtens "Grosse Winkler" på loftet i mit hjem i Holte - oprindeligt var det Ole Holten der opbevarede disse modeller, men da han engang under krigen flyttede til København - blev det mig der overtog musæet, - blot jeg dog havde haft det endnu.

Forts.næsta nr.

Jørgen Larsen fortæller her om en periode i dansk modelflyvehistorie, som han jo selv er en del af. Beretningen er første gang bragt i det svenske "OLDTIMER" i 1976.

Vi håber også at kunne bringe de andre dele af hans fortælling.

Englænderne udruster deres danske konkurrenter til Wakefieldkonkurrencen

Den sidste dag i denne måned finder den berømteste internationale modellflyvekonkurrence, kampen om Wakefieldpokalen, sted på Cranfieldflyvepladsen i Bedfordshire i England. Det bliver den 14. konkurrence i rækken om den berømte pokal, som den afdøde oliekonge, Lord Wakefield, i sin tid udsatte. Lord Wakefield støttede sportsflyvningen på mange måder og stod bag ved mange af de store pionerflyvninger i tyverne og trediverne. Modellflyvningen fulgte han fra århundredets begyndelse. Den første konkurrence fandt sted i 1928. England har vundet seks gange, USA seks (heraf blev en konkurrence erklæret ugyldig), og Frankrig en gang.

Fra hvert land kan deltage op til 6 modellflyvere samt en holdleder. Det er imidlertid ingen holdkonkurrence, men en individuel konkurrence, hvor sejren tilfalder det land, der har vinderen på sit hold.

Konkurrencen flyves med gummimotormodeller af en ganske bestemt størrelse og med en bestemt maximumvægt, således at man kæmper under lige forhold. Bygningen af Wakefieldmodeller er utvivlsomt et af de fineste områder inden for modellflyvningen. Ved meget omhyggelig konstruktion og bygning, ved en uhyre minutiøs trimning og ved videreudvikling af hele serier af modeller bliver man efterhånden Wakefield-specialist. Mens man før krigen regnede med, at en Wakefieldmodel af fineste art kunne opnå et gennemsnit af 3 minutter i rolig luft, er englænderne nu oppe på over 4 minutter. Vore bedste folk lå i begyndelsen af fyrrerne på lidt over 2 minutter og håber at kunne nå det igen nu.

Imidlertid spiller heldet — termikken — jo ind i modellflyvekonkurrencer og har afgjort



Lord Wakefield of Hythe, oliekongen og flyvemænen, der allerede i 1911 støttede modellflyvekonkurrencer og desuden har brugt mange penge til fremme af svæve og motorflyvning. Han døde i 1941.

de fleste af Wakefieldkonkurrencerne. Men nu har man for første gang efter skandinavisk forbillede indført en regel, efter hvilken ingen flyvning regnes med mere end 5 minutter, hvilket i øjeblikket regnes for den højst mulige ydelse uden termik. Da man desuden ikke, som vi er vant til, kan indsætte reservemodel, er man slet ikke glad for termikken.

Hvis modellen på første flyvning forsvinder, er den jo gal. Derfor er anvendelse af såkaldte »dethermalizers« nødvendige. Det er bremsemekanismer, der efter fem minutters flyvning bringer modellen ned. Som regel anvendes, da vægten er af overvældende betydning, lette silkefaldskærme, der udløses ved lunter.

Wakefieldmodeller i Danmark.

Først lige før og under krigen begyndte man i Danmark at interessere sig for Wakefieldmodellerne. Vi deltog i 1939 i den Nordiska Modellflygtävlingen i Örebro med tre mænd og havde i 1941 et seks-mands hold klar, men på grund af tysernes angreb på Rusland trak tyskerne den givne udrejsetilladelse tilbage. Siden sygnede gummimotormodellerne hen, kvalt af materialemangel. De er nemlig totalt afhængige af tilførsler af det særlige motorgummi samt af det lette balsatræ, og selv om der nu er gået over 4 år siden krigens afslutning, og næsten alle landets modellflyvere har disse materialer, så venter vi endnu.

Imidlertid ved man ikke, hvornår konkurrencen igen finder sted i et land inden for rækkevidde (det afhænger af, hvem der vinder), så for at vise flaget har Dansk Modellflyver Union søgt at få et dansk hold til England. Da unionen selv har store udgifter til den nordiske landskamp i Finland, er der til Wakefield kun blevet til at sende førsteinstruktøren af sted som holdleder. (En sådan fordres i reglerne).

Heldigvis var der blandt de få kvalificerede modellflyvere nogle stykker, som selv ville klare deltagelsen, men de havde kun nogle få ældgamle modeller eller nogle gamle materialer. Ikke desto mindre gik de i gang med arbejdet, og vi tilmeldte et hold, men bemærkede dog, at man på gr. af materialemangel ikke måtte stille for store forventninger til os.

Nogen tid efter kom der fra Society of



Paul Kuniss fotografere i 1941 med en Wakefieldmodel.

Model Aeronautical Engineers og fra The Federation of Model Aeronautical Manufacturers & Wholesalers meddelelse om, at man var blevet enige om at sende det danske hold tilstrækkeligt med balsa og motorgummi til 12 Wakefieldmodeller, og det ankom i begyndelsen af juni.

Vi danske modellflyvere er vore engelske kammerater meget taknemmelige for denne yderst forstående og sportslige gestus.

En opmuntring har vi også fået fra C. C. Wakefield & Co. i København, som har sendt en check på 100 kr. til støtte ved deltagelsen, og det samme har Dunlop Rubber Co., hvis motorgummi er af afgørende betydning for præstationerne, gjort.

Det danske hold.

Det danske hold består af følgende: Peter Christiansen fra Helsingør, der i sin tid var en af vore bedste Wakefieldflyvere, som var med i Örebro og udtaget i 1941.

Paul Kuniss fra Sportsflyveklubben er også en af vore Wakefieldfolk, og sidste år var han den eneste, som var i funktion — og det med førkrigstider.

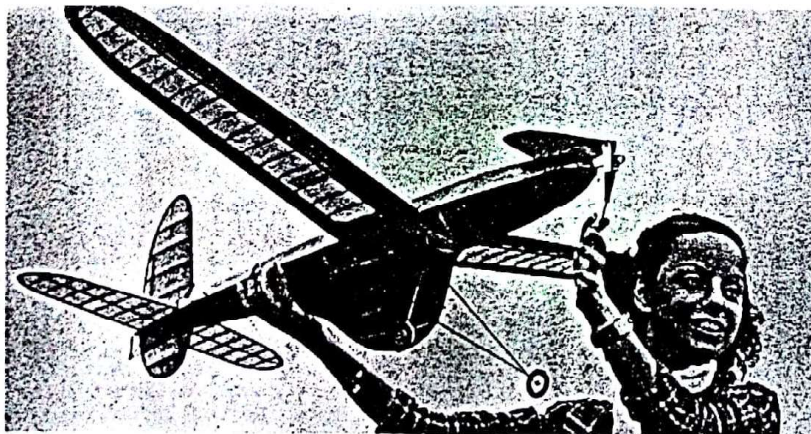
Carl Johan Petersen fra Odense er velkendt som den eneste, der har opnået højeste diplom med såvel svævemodel, gasmotormodel som gummimotormodel.

Jørgen S. Petersen er ikke M-eliteflyver, men er velkendt for sine svævemodeller og har for nylig opnået fine resultater med små gummimotormodeller.

Mogens Erdrup, tidligere verdensrekordindehaver i svævemodeldistance, deltager muligvis også.

Selv om de nu har fået fineste gummi i modellerne, har de danske deltagere imidlertid ikke tilstrækkelig tid til at træne sig selv og modellerne op til de store ydelser, men alligevel får de sikkert en strålende oplevelse ved at deltage i Wakefieldkonkurrencen.

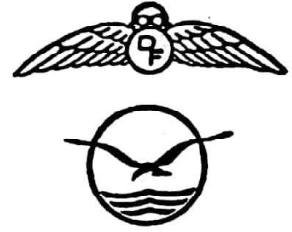
PW.



Den første kvinde, der deltog i en Wakefieldkonkurrence. Mlle. Odette Pin fra Monaco. Modellen er en af Ted Ewans' konstruktioner -vinderen fra 1948 - Jaguar.



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE · DANSK MOTORFLYVER UNION · DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

FINNEN ELLILÄ VANDT WAKEFIELDKONKURRENCEN

*Den eneste finske deltager sejrede over 92 deltagere
fra 18 andre lande i meget hårdt vejr*

Det var første gang, at danske modelflyvere deltog i den berømte wakefieldkonkurrence. De var stærkt handicappet af ikke at have fløjet med gummimotormodeller siden 1940'erne. Den engelske hjælp kom få måneder før afrejsen, så det var nye og uprøvede modeller de måtte flyve med i det hårde vejr.

MEDE 93 deltagere fra 19 lande blev årets konkurrence om Wakefieldpokalen den hidtil største. Desværre var vejret meget dårligt, så der blev en utrolig masse havarier, som slog mange dygtige modelflyvere ud. Alligevel var det nogle af de dygtigste, der placerede sig i toppen, og den finske sejr var både velfortjent og populær. *Aarne Ellilä* var forøvrigt den eneste, der var alene om at repræsentere sit land.

Deltagerne samledes fredag den 29. juli om eftermiddagen til en reception i det fornemme Londonderry House i London og blev så i busser kørt den to timer lange vej til Cranfield nord for London. Her boede man i Englands højeste flyvetekniske læreanstalt, College of Aeronautics, der er en hel by ved siden af en stor flyveplads, så man blev fordelt på flere bygninger, og hver mand fik sit eget værelse.

Omhyggelig modelkontrol om lørdagen.

Lørdag blev der på grund af blæst ikke trimmet meget, men dagen blev brugt til den meget omhyggelige kontrol af Wakefieldmodellerne i en af hangarerne. Adskillige deltagere måtte ændre på areal af plan eller haleplan for at opfylde reglerne. Men på aftenen tog vindstyrken noget af, og pludselig var luften fuld af lydløse gummimotormodeller og larmende gasmotormodeller. Wakefieldmodellerne fløj imponerende, og da *Calle*, som ellers med fortrøstning så hen til sin dieselmodel, hørte og så nogle af de udenlandske modeller med kraftige motorer, havde han mest lyst til at tage hjem. *Kuniss* foreslog at udstyre Thorningmotorerne med en særlig skralde, egnet til at imponere modstanderne.

Skandaløst startsted.

Søndag morgen stormede og regnede det, så vi hjemme uden betænkning havde udsat. Men englænderne flyver altid til fastsat tid uanset vejret, og efterhånden trak deltagerne ud på flyvepladsen, hvor der var telte til modellerne. På mange måder var hele arran-

gementet udmærket, men man savnede nu en fast hånd og lidt mere præcision. Der var ingen instruktionsmøder hverken for deltagere eller holdledere, så man måtte hele tiden selv holde sig underrettet og havde ikke lejlighed til at gribe ret meget ind.

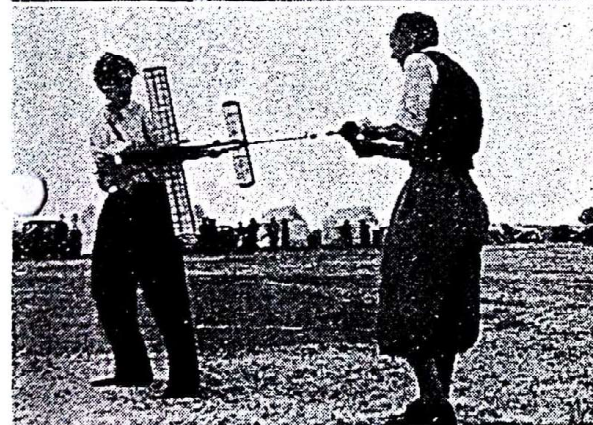
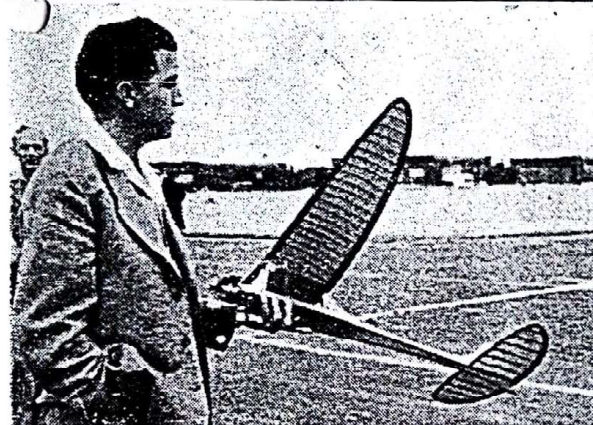
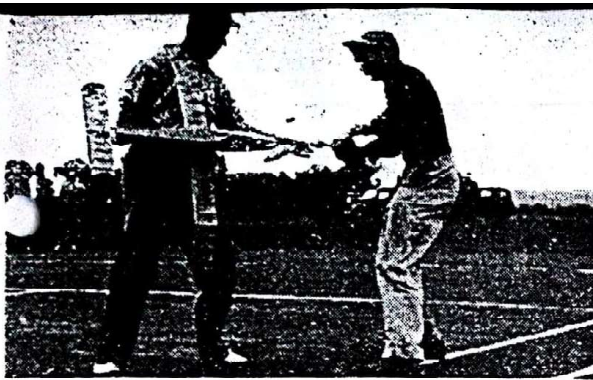
Startstedet var indrettet på en rullebane i læ af tilskuerne (der var en hel del af dem, mest modelflyvere, der kom i store busser fra forskellige byer), parkeringspladsen og en gruppe træer. Som følge af den stærke vind var hele området naturligvis meget hvirvelfyldt. Jeg har kun set et lignende dårligt arrangement ved en lille konkurrence højt oppe i Jylland og havde aldrig drømt om en så skandaløs laden-hånt-om-de-elementæreste aerodynamiske regler ved verdens fineste konkurrence.

Flyvningerne og havarierne begynder.

Med en god halv times forsinkelse begyndte konkurrencen ved 1130-tiden. Kort forinden var starttrækkefølgen bekendtgjort. Først skulle første deltager fra Sverige, Monaco, Danmark, Trinidad o.s.v. flyve, derpå anden deltager fra disse lande o.s.v. Et noget stivere system, end vi er vant til.

Sune Stark startede først, men fejlstartede og havarerede. Så prøvede *Peter Christensen*, hvis model fløj i jorden lige foran tilskuerne og knækkede sin eneste gamle propel. Endelig lykkedes det *Aubertin* fra Monaco efter en hårrejsende start lige ind over tilskuerne at komme i luften. Og så gik det slag i slag. Model efter model fejlstartede, blev smadret ned i startbanen — eller kom op gennem hvirvelfeltet og fløj.

Under vældig interesse startede sidste års vinder, den næsten 2 meter lange slanke tidligere RAF-flyver *Chesterton*, mens fotografene trængtes omkring ham. Ganske uberørt af situationen, med en cigaret i munden, gav han sin motor over 1000 omdrejninger, stillede den ejendommelige »Jaguar« på startbanen og gav slip. Det var konkurrencens fineste og sikreste start, og tilskuerne var begejstrede, men det gav »kun« 2½ minut. Det er næppe nogen tilfældighed, at de fleste af englænderne udførte sikre starter trods forholdene, men nogle af dem havarerede også, bl. a. *Chesterton* på sin tredje start uden mulighed for



at nå at reparere den komplicerede model. Reservermodeller må som bekendt ikke anvendes.

Efter middagspausen gjorde man så nogenlunde første omgang færdig, og så blev 2. start frigivet og kl. 16 også tredje. Mange var havareret i fejlstarter eller fløjet bort og fik tilsagn om at måtte flyve senere, så der var ingen skarp periodeadskillelse, som vi bruger, og selv om man løbende fik resultaterne gennem højtaleranlægget og kunne føre dem ind på deltagerlisten, så var det vanskeligt at følge udviklingen.

De første fine resultater.

I første omgang havde amerikaneren Fletcher fløjet 296 sekunder og en New Zealand-model (*March*, fløjet proxy af englænderen Taylor) 290, så man begyndte at frygte at få næste års konkurrence uden for europæisk rækkevidde.

Efterhånden som der forelå en del resultater fra anden flyvning, var følgende i forreste linie: Boyle, USA (ialt 384 sek.), Joon, Australien (304), Ferber, Belgien (315), Ellilä (357) og Holland, England (362), men flere af de bedste fra første start havde ikke fløjet anden omgang. Vi skandinaver satte vor lid til Ellilä til trods for, at han var havareret i anden landing. I løbet af nogle timer havde han repareret plan og propel på sin kendte 10 år gamle model, så var den fuldt i orden.

Spændende slutspurt.

Ved 18-tiden lykkedes det amerikanerne at få flyttet startstedet uden for hvirvelfeltet, og samtidig blev det meddelt, at kl. 1930 var det slut med starterne. Nu blev den ellers lidt halvtriste konkurrence spændende. Den 20-årige Fletchers model kom tilbage, og med en flyvning på 127 sek. havde han sikkert føringen. Ved 19-tiden udførte han tredje flyvning på 116 og regnedes med en samlet tid på 539 sek. for sikker vinder, så han blev fotograferet og interviewet.

Vi regnede ud, at Ellilä skulle flyve lige over 3 min. for at nå ham, og det skulle være muligt, hvis bare tidtagerne kunne se modellen så længe i den stærke vind. Med stor skandinavisk assistance gjorde han sig klar til start, da solen netop kiggede lidt igennem, så modellen ville blive lettere at se. Efter nær at have ramt en fotograf foretog modellen en fin flyvning og blev set i 193 sek., så Ellilä var 10 sek. over Fletcher.

Tiden nærmede sig slutningen — kunne andre slå ham? Boyles model blev ikke fundet, men i sidste øjeblik kom Hollands. Han nåede imidlertid ikke at starte inden 1930, men blandt de mange fine flyvninger, der udførtes i den sidste 1½ time (hvor mange nåede både 2 og 3 starter under gunstigere forhold end konkurrenterne tidligere på dagen) viste det sig bagefter, at italieneren Sadorin, der havde 192 og 129 på de to første starter, havde fået 219 på den sidste og dermed var blevet nr. 2. Så stakkels Fletcher måtte nøjes med tredjepladsen, men tog det fattet. Svenskerne, der mødte med et meget stærkt hold og gennemgående havde de bedst byggede modeller, havde mod slutningen fået nogle pæne flyvninger og opnået nydelige placeringer også.

Fletcher trækker op til sin sidste start, hjulpet af Ed Lidgard. — Calle sammen med Irlænderen Brazier. — Amerikaneren Petersen med en fin gasmotormodel. — Calle trækker op, mens Peter Christiansen holder. — Dunmore's nydelige Bowden-vinder. — Den canadiske holdleder får det danske holds autografer på sin specielle skjorte.

Danske tragedier.

Vi havde jo ingenlunde kunnet vente nogen pæn dansk placering ved vor første deltagelse i Wakefieldkonkurrencen så kort efter, at deltagerne havde fået materialer i rådighed, men havde dog håbet på efter danske forhold anstændige flyvninger. Både Peter Christiansen og Kuniss havde under trimningerne hjemme været oppe på den gamle standard med 2 min. i gennemsnit mens Calle lå på 1½. Lørdag aften fløj Peters og Calles modeller pænt, mens Kuniss havde nogle vanskeligheder med sin model der var den nyeste og mest moderne.

Som tidligere omtalt havarerede Peter første startforsøg, byggede propellen om i en bladet og prøvede igen. Til større glæde for tilskuerne end for os udførte han på næste start tre loops, et immellemann-turn og en dyk lige i jorden og var ude af spillet. Calle fik først sin op, men den blev smækket i jorden og fik næsen trykket ind. Han reparerede (og gik glip af middagen) og udførte senere en helt pæn flyvning på 193 sekunder. Tredie gang kom den også og men landede kort efter motorens udløb på 30 sek., så han blev kun nr. 71 med 86 sek. sammenlagt.

Kuniss totalhavarerede kroppen i første start og udgik.

Så meget mere tid fik holdet til gengæld til at følge konkurrencen og studere de mange mesterverker blandt modellerne, og de har alle samlet erfaringer og inspiration til nye modeller, som sikkert allerede nu er under bygning. Der var modeller af alle mulige typer, kassemodeller og strømlinede med faste eller oprækkelige understel, fri løbende eller fældbare propeller o.s.v. Lande de fleste havde dethermalizers, kun få med faldskærm, de fleste med haleplanet til vippe op, når luntten efter de 5 min. var brændt ud. Vi håber at komme tilbage med lidt nærmere om nogle af modellerne, men vil anbefale specialnumrene af de engelske tidsskrifter *Aeromodeller* og *Model Aircraft* til enhver, der vil lære noget. Det er nu man skal forberede sig, hvis man vil gøre sig håb om at komme med til Finland næste år.

Gasmotormodellerne.

Mandag fløj gasmotormodellerne i samme vejr, men fra den frie startplads. Med en motortid mellem 10 og 20 sek. gjaldt det om at få bedste forhold mellem totaltid og motortid (EAI-regel). Peter gik glip af den første start, da hans motor ikke nåede at starte inden for 2 min. I anden start kom han pænt op og fløj 95 sek. på 14 sek. motortid, hvilket er nydeligt (han havde fået fat i en speciel brændstofblanding derovre). I tredje start var vinden meget hård, så det blev kun til fejlstarter.

Calle havde 70,5:12 i første omgang, men i næste stallede modellen meget og blev trykket ned af hvirvelfeltet, som den kom over i, så det blev kun til 36:15. Med en pæn tredieflyvning skulle han endnu have chancer, men motoren strejkede nogle sekunder for længe, så hans flyvning blev uden for konkurrencen. Han blev nr. 13 med Peter nr. 17 af 42, så det var ikke værst betragtning af de motorer, der står til rådighed.

Om konkurrencen er at sige, at man ikke anede spor om den, før resultaterne forekom aftenen. Heller ikke præcisionskonkurrencen om Bowdenpokalen, hvor der hovedsagelig var engelsk deltagelse, fik man ret meget ud af.

Italieneren Sadorin gør klar, hans hjælper er gammel italiensk militærflyver. — Kanadieren Webb havde kroptværnsnit og vægt i orden! — Yderst til højre sejrherren Aarne Ellilä med sin 10 år gamle model, der har dobbelt gummimotor, forbundet ved tandhjul (kraks).



Præmieuddeling.

Mandag aften blev præmierne uddelt af SMAE's formand, mr. Houlberg og kollegiets rektor, professor Relf. Og bagefter var der tvangsfrit samvær på Lanchester Hall, som endte med, at en af amerikanerne ryddede bar'en med en ildslukker! Tirsdag kørte vi til London og skiltes, men mødtes atter med mange af deltagerne rundt om i modellflyveforretningerne samt til en middag, som tidsskriftet Aeromodeller gav om aftenen.

Som helhed må siges, at trods vejret m. m. var det en stor oplevelse for alle at mødes med så mange andre modellflyvere fra hele verden. Gamle bekendtskaber blev opfrisket og nye stiftet, og alle havde nogle dejlige dage. Vi er de institutioner, der støttede os, og ikke mindst vore tre deltagere, der selv klarede en stor del af udgifterne, taknemmelige for, at Danmark kom med, og vi håber på bedre dansk deltagelse næste år.

Vi vil huske mange af de modellflyvere, vi mødte. Når dette nummer udkommer, har flere formodentlig besøgt Danmark, f. eks. den kendte skribent *Franc Zaic*. Vi vil huske den 122 kg tunge gemytlige *Canadier Webb* og den ikke meget lettere irlænder *Brazier*. Vi husker den eneste kvindelige deltager, madame *Pin* fra Monaco, mr. *Petersen* fra Californien, den yngste deltager, den 15-årige *Wirth* fra Schweiz og den ældste, den næsten 70-årige mr. *Pitcher*, som ligesom de øvrige engelske proxy-flyvere gjorde et glimrende arbejde for de lande, der måtte nøjes med at sende modellerne, i dette tilfælde de ikke særligt taknemmelige modeller fra Trinidad, og vi håber at mødes igen i Finland i 1950.

RESULTATERNE

Wakefield 1949

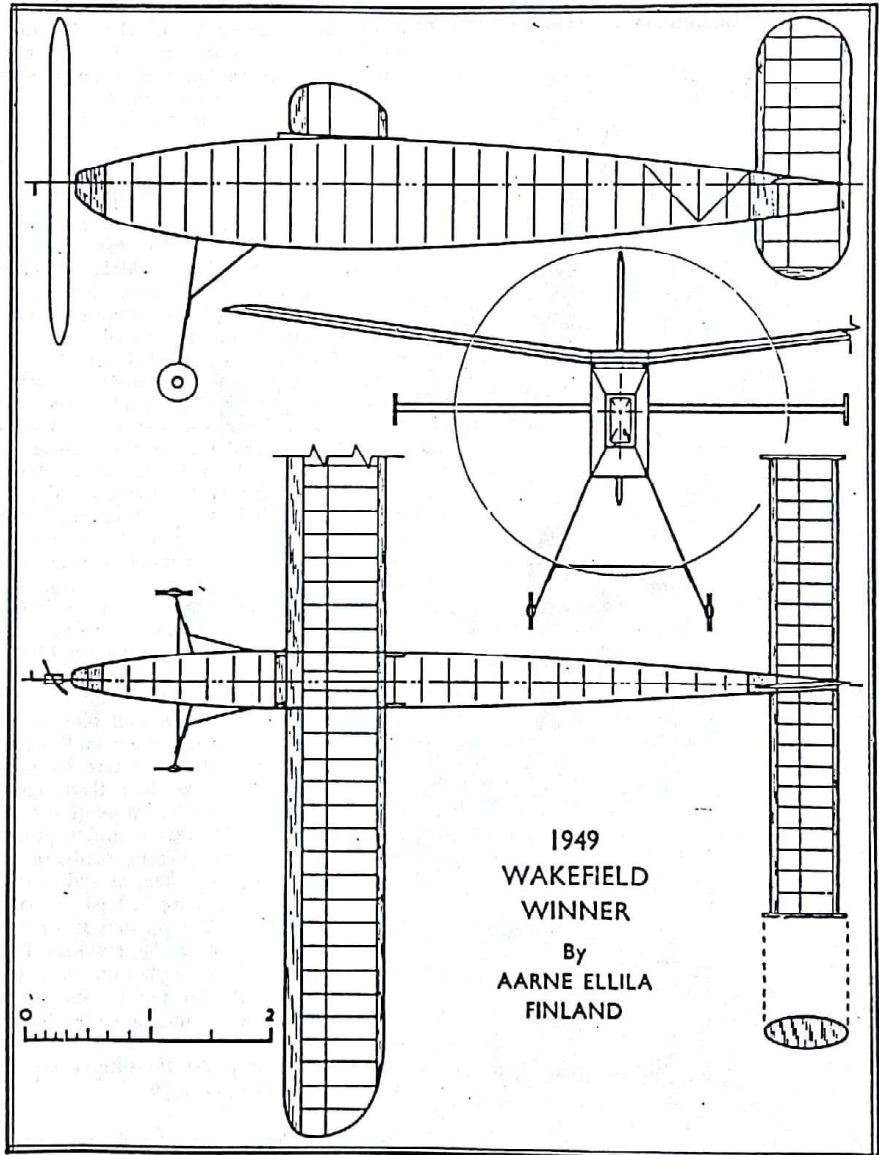
- | | |
|-----------------------------|------------|
| 1. Aarne Ellilä, Finland | 549,9 sek. |
| 2. E. Sadorin, Italien | 539,7 . |
| 3. W. Fletcher, U.S.A. | 539,4 . |
| 4. E. Naudzius, U.S.A. | 532,3 . |
| 5. F. Loates, Canada | 471,9 . |
| 6. Börje Börjesson, Sverige | 470,1 . |
| 7. March, New Zealand | 469,1 . |
| 8. Arne Blomgren, Sverige | 444,0 . |
| 9. E. Smith, England | 433,7 . |
| 10. Ron Warring, England | 424,9 . |

Gasmotormodelkonkurrencen.

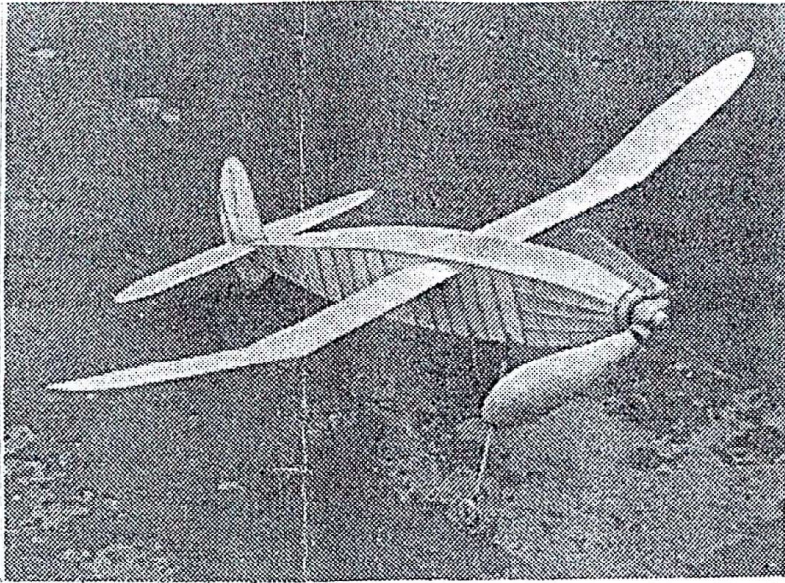
- | | |
|---------------------------|---------|
| 1. P. Thiebaut, Frankrig | 11,23:1 |
| 2. E. C. Gunter, England | 9,14:1 |
| 3. L. Kannevorff, Italien | 7,56:1 |

Bowden-konkurrencen.

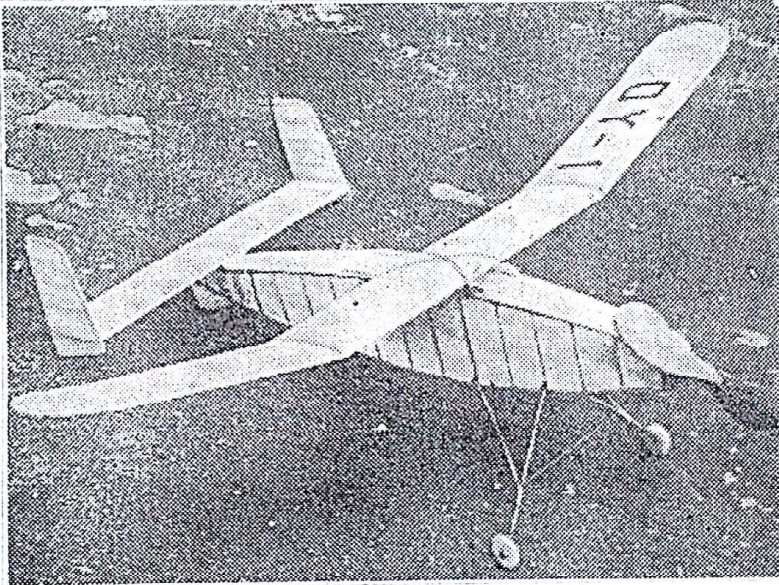
- | | |
|-------------------------|--|
| 1. G. Dunmore, England. | |
|-------------------------|--|



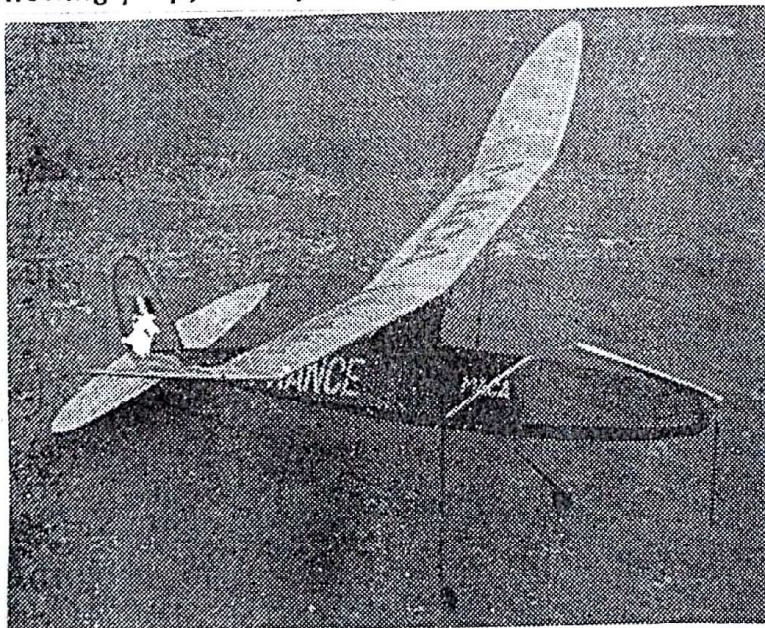
The Man: Aarne Ellilä, 27-year-old B.Sc.(Econ.), graduate of Helsingfors University, home town Helsinki. Ex-Finnish Air Force, since teens keen aeromodeller well known in Nordic model flying circles. The Model: Ten-year-old model of pre-war vintage. Straightforward slab-sided, parallel chord wings, large centre fin and small endplates to tailplane. Wire strutted under-carriage. Only unorthodox—twin gear train, with rear located gears. Secret of success: knew model inside out—he ought to after ten years!—and could trim for any sort of weather.



P. E. KUNISS (Denmark)—45 $\frac{3}{4}$ in. span shoulder wing streamlined slabsider, section Gottingen 359, double-bladed folder and pop-up tail D/T.



P. B. CHRISTIANSEN. (Denmark)—41 $\frac{1}{2}$ in. span parasol slabsider with a double-bladed free-wheeling prop, short fuselage and large twin fins.



A. BERNARD (France)—36 in. span parasol pylon diamond slabsider, single-bladed folder, mechanically operated dethermaliser.

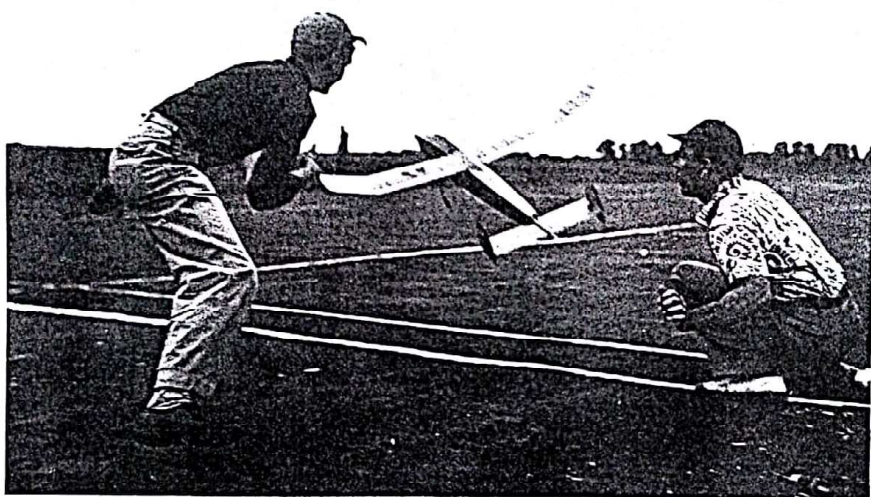
Disse billeder er fra en speciel lille bog om konkurrencen, som blev udgivet af "Aeromodeller" I de år var jeg lige begyndt at flyve med gummitormodeller - Per Weishaupt forærede mig et eksemplar for at give mig inspiration. Bogen var en guldgrube for mig, og lige siden har jeg været ivrig wakefieldflyver.

EK.

Fra Peter Christiansens fotoalbum.



Vinderen 1949, finnen Arne Ellilä, giver sin Veteranmodel de sidste omdrejninger.



Nummer 2 fra USA, Warren Fletcher, jordstarter sin model i den hårde blæst.



Per Weishaupt, fru Kuniss, Peter Christian- sen og Paul Kuniss ved teltet, som de delte med Arne Ellilä.

Vårtävlingen ved Halmstad 15. og 16. maj 1993.

Igen var der dansk deltagelse ved en svensk oldtimer-konkurrence. Fritz Neumann og Poul Rasmussen deltog dels med svævemodel og dels med gummimotormodeller. Erik Knudsen og Frank Dahlin, der ville have deltaget, fik desværre ikke tid.

Ialt var der tilmeldt 57 modeller. Lidt færre personer deltog, da flere deltog i flere klasser. Men m.h.t. oldtimerflyvning er det modellerne, der tæller. Der sås ingen motormodeller. Flyvepladsen var beliggende omkring 13 km nord for Halmstad og var meget let at finde efter indbydelse og väganvisning. Pladsen, en græsmark, var ikke ret stor, og derfor var maxtiden på forhånd sat til 2 minutter og linelængden til 50 m.

Lørdag ved 1500 tiden indledtes med en trimkonkurrence. Alle tilmeldte mødte dog ikke frem lørdag. Efter lang tids tørke her og i Sverige begyndte det at regne en halv time før konkurrencen lørdag eftermiddag, så de, der havde glemt gummistøvlerne, blev våde om tærne. Ind imellem var det tørvejr, hvorefter det var med at komme ud af bilen og få fløjet lidt. Vinden var meget svag. Ved 1700 tiden gav man op p.g.a. regnen og kørte til vandrerhjemmet i Steninge, hvor der skulle overnattes.

Inden blev det til en god hyggeaften med snak, kiggen på modeller bøger og modelflyveblade. Regnin var hørt op, og der var ingen vind overhovedet. Fritz Neumann havde medbragt en model af en Ellehammer glider, som skulle prøves efter aftensmåltidet. Efter trimning med noget tyggegummiagtigt fik han i overværelse af alle tilstedeværende modellen til at glide pænt.

Søndag morgen skulle flyvningen begynde kl. 0930. Solen skinnede efter en våd morgenskylle, men desværre blæste det lidt. Der skulle gennemføres to flyvninger. Fritz fik trimmet sin egen konstruktion LARUSKA i klasse A 1 så nogenlunde, men i starterne skred den ud før tophøjde og måtte slippes. Ingen præmie til Fritz. Min egen KADET var ikke trimmet til nogen vind, og da jeg var så uklog at starte nær de parkerede biler, blev resultatet en brækket vinge og en flækket propel. Min helt nye KORDA 37 var ikke færdigtrimmet efter haveri p.g.a. det 35 cm høje understel. Så den blev kun luftet i læ af vinden.

Der var temmelig stærk termik, og en del modeller fik gode tider men også en del havde for lang lunte og forsvandt i en nærliggende skov. Nogle svenske svævemodeller var forsynet med timer, men mange var forsynet med lunte, og det gjorde sig især gældende for de mange gummimotormodeller. Bl.a. forsvandt en af Sigurd Isacsons modeller i meget stor højde. Så man kan ikke være omhyggelig nok med at afprøve sin lunter inden brugen, når man flyver på små pladser.

Efter aftale dukkede Oscar Vang op søndag formiddag for at demonstrere sin to gamle andemodeller DONALD DUCK og KALLE ANKA. De er begge bygget først i fyrrene (så vidt jeg ved) og var selvfølgelig lidt medtaget. Oscar Vang har opmålt DONALD DUCK og udarbejdet tegning i fuld størrelse. Tegningen kan rekvireres ved henvendelse til Oscar Vang.

Det var to gode dage i det svenske, hvor jeg især fik det indtryk at svenskerne er meget interesserede i samarbejde med danske oldtimerflyvere, da de også gerne vil se andre end de samme konkurrenter, der hele tiden er de samme, da det også i Sverige kniber med ny tilgang.

Poul R.

Den 7.-8. august afholdes det svenske Oldtimermesterskab ved Rin-kaby. Vi er inviteret til at flyve med, men kan naturligvis ikke blive svenske mestre. Oplysninger ved Erik Knudsen (inden 10.juli).

HALELØSE MODELLER

Kurt Rechnagel er begejstret for de haleløse Modeller, og i nedenstaaende Artikel fortæller han om sine Studier og Erfaringer med denne interessante Type.

SPECIELLE Modeller i Almindelighed og haleløse Modeller i Særdleshed har ført en meget tilbagetrukken Tilværelse. Maaske har det sin Aarsag i, at de fleste ikke har særlig Tiltro til disse Modellers Flyveegenskaber, men i hvert Fald for Andemodellernes Vedkommende skulde al Tvivl være vejret bort efter de to Eliteprøver, som jo nu er en Kendsgerning med denne Kategori.

Imidlertid er det min Opfattelse, at den haleløse Model vil kunne faa — ja, maaske allerede har bedre Flyveegenskaber end alle andre Modeltyper. Rent principielt er den jo ogsaa den eneste virkelig specielle Type. (Jvf. den tyske Inddeling i »Rumpsegelflugmodelle« og »Nurflügel-flugmodelle«.) De to andre Kategorier, som man jo ogsaa almindeligvis regner for specielle, er egentlig kun Afarter af den normale Model, og burde som saadan konkurrere med denne.

Det, der i Princippet adskiller den haleløse Model fra de andre, er, at alene Planet skal være i Besiddelse af baade Længdestabilitet og Tværstabilitet, og i og for sig ogsaa Retningsstabilitet. Det er dette, der gør den mere interessant og som samtidig aabner langt større Muligheder.

En rigtigt konstrueret og bygget, samt først og sidst en rigtigt trimmet haleløs Model kan virkelig godt naa op paa Siden af Normalmodeller, hvad Flyveegenskaber angaar. Da den tillige teore-

tisk har en Række Fordele frem for den normale, er der ogsaa Grund til at tro, den vil kunne overgaa denne. Lad os lige prøve at opsummere disse Fordele. Paa Grund af den diminutive Krop er Luftmodstanden nedsat betydeligt. Det er klart, at dette i Forbindelse med den langt mindre Planbelastning, det er muligt at bygge den med, gør Glidetal og især Synkehastighed endnu finere, end det er til at opnaa med en Normalmodel. Det skal dog indrømmes, at Fordelen med ringere Planbelastning kun er en Fordel forårsaget af Regler; men trods alt alligevel værdifuld. Det vilde jo ogsaa være temmelig meningsløst at skulle lave et Plan alene, — som jo en haleløs faktisk er —, med den samme Vægt, som hvis der var Krop og Hale paa. Modellen skulde jo næsten laves af Beton for at opnaa dette.

Men den største Fordel er dog de fine Kurveegenskaber, som den altid vil være i Besiddelse af, samt dens Højstartsegenskaber. Man kan nemlig godt konstruere en haleløs med større Starteffektivitet end de fleste Normalmodeller, hvilket vil fremgaa af det følgende.

Endelig er der ogsaa rent praktiske Fordele som kortere Byggetid og mindre Materialeforbrug end ved samme Spændvidde hos en Normalmodel. Især i Betragtning af den senere Tids fremsatte Krav om mange Reservemodeller, fremtræder disse Fordeles Betydning klart.

Men efter de Eksperimenter, som jeg i de sidste Par Aar har foretaget, at domme, vil man ikke komme nogen Vegne, hvis man stadig bliver i de een Gang afstukne Baner. I det følgende skal jeg komme ind paa hvilke Trin, jeg ved Forsøg. Beregninger og lidt logisk Tænkning har fundet forkerte og har ment at burde ændre.

Hver ny haleløs Model, jeg har konstrueret og bygget, har været en lille Smule bedre end den foregaaende, og saaledes er nu den foreløbig sidste, KR-28 »Tassy«, naaet op paa Siden af Normalmodeller. Ellers har man vist været besværet — det har jeg i det mindste — af kedelige Stalltendenser og elendig Start. Men den førnævnte Model flyver ganske roligt i nydelige Cirkler og starter dejligt sikkert.

For at komme til Bunds i, paa hvilke Punkter den adskiller sig fra tidligere Tidens haleløse, skal jeg gennemgaa Konstruktionsreglerne Punkt for Punkt. Lad os begynde med den haleløse Models

Profil.

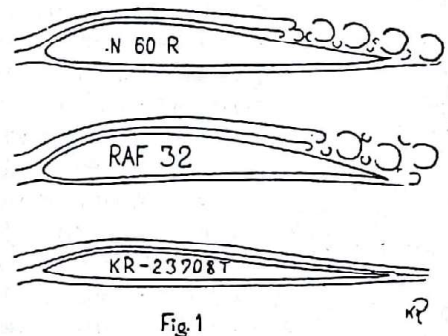
Hvad dette angaar, gælder det, at de fleste, ja, maaske alle de S-Profilers, som hidtil har været fremme, nok er trykpunktstabile ved turbulent Strømning,

men ikke ved den laminare. Dette gælder f. Eks. N 60 R, som jeg først anvendte i »Mette« og som dog trods alt fløj. Men da den blev forsynet med Turbulenstraad, bedredes dens Længdestabilitet ganske betydeligt, ligesom ogsaa Modstanden mindskedes, og dermed Glidetallet blev forbedret.

Derfor bestemte jeg mig til at ville konstruere et eller flere Profiler, som var trykcenterfaste, og som havde saa lille R^{krit} , at de kunde anvendes paa endog smaa Modeller. Da jeg ikke har nogen Vindkanal til min Raadighed, er disse Profiler blevet til ved praktiske Forsøg paa Modeller, hvor de imidlertid har vist sig særdeles anvendelige. Her skal det dog siges, at Profilerne sikkert ikke er trykpunktstabile til Fuldkommenhed, hvilket jo ogsaa kun kan kontrolleres i en Vindkanal. Jeg vil nærmest være tilbøjelig til at tro, at de er et Kompromis mellem et normalt Planprofil og et trykpunktstabilt, dog sikkert nærmest ved det trykpunktstabile. Men selvfølgelig vil det ogsaa kun være muligt at faa dette at vide ved Forsøg i en Vindtunnel.

Som bekendt har baade italienske og tyske Modellflyvere faaet haleløse Modeller med almindeligt Planprofil og stor Pilform til at flyve; men det er ikke sikkert, at det er saa stor en Fordel, som man skulde tro. For det første er den store Pilform ikke rar at have med at gøre under Bygningen, for det andet virker den ikke særlig smuk, og for det tredje nedsætter den Opdriften. Hermed er faktisk alle de Fordele, man opnaaede ved at benytte almindeligt Profil, sat over Styr.

Selve Forklaringen paa, at en laminar Strømning odelægger Profilets Trykpunktstabilitet, er ikke saa vanskeligt at give. Som det er skitseret paa Fig. 1 vil



den laminare Strømning ved en vis Indfaldsvinkel løsrives saa tidligt, at Profilets S-Form, som jo skulde gøre det trykcenterfast, ikke faar Spor at betyde. Ikke sandt — Strømningen forløber næsten en om baade N 60 R og RAF 32, hvilket altsaa vil sige, at man for Længdestabilitetens Skyld lige saa godt kunde have brugt RAF 32. Den førnævnte »visse Indfaldsvinkel« er relativt lille, altsaa den tidlige Afrivning foregaaer ved ganske normal Flyvning.

Som de fleste sikkert ved, er den turbulente Strømning derimod kendt for at »hænge ved« til det sidste. Derved opnaas for det første mindre Modstand og større Opdrift, og for det andet, at S-Formen faar Lov til at gøre sin Virkning.

De paa Fig. 2 viste Profiler har som sagt vist sig fuldt anvendelige. Hvilket af



Kurt Rechnagel med sin Selvkonstruktion »Tassy«.

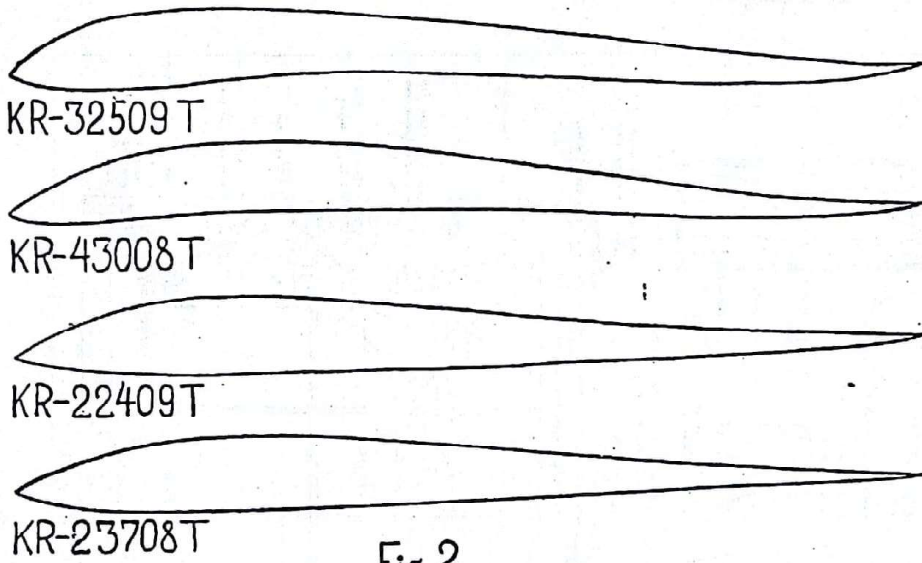


Fig. 2

dem, der er bedst, skal jeg ikke kunne sige — saa maa man først bygge nogle Modeller, som kun adskiller sig fra hinanden ved forskelligt Profil.

At Strømningen om dem virkelig forløber turbulent, kan man forsikre sig om paa en meget simpel Maade. Hvis nemlig en Turbulenstraad nedsætter Flyveegenskaberne, er Profilet all right og man kan roligt tage den af igen; men hvis den omvendt forbedrer dem, er Profilets Rebet for stort, og man gør bedst i at lade Traaden blive siddende.

Profilernes Betegnelse er lavet efter Ing. Sigurd Isacsons og Nacas Mønster med en lille Ændring. Dette har jo den Fordel, at man blot ved at høre Profilnavnet faar en hel Del at vide om det paagældende Profil.

For dem, der maaske ikke er klar over, hvorledes Betegnelsen dannes, skal jeg kort ridse en nærmere Definition op. Først yderst beskedent et Par Initialer, dernæst et Ciffer, som angiver Hvelvings Størrelse i Procent af Korden, saa to Cifre, der angiver den største Hvelvings Beliggenhed i Procent af Korden fra Forkanten, og derpaa de to sidste Cifre, som angiver Tykkelsen, ogsaa i Procent af Korden. Til aller sidst har jeg saa hængt et T paa for at betegne, at Profilet er helt eller delvist trykpointstabilt og anvendeligt til haleløse Modeller.

Der er dog ogsaa andre Profiler, der er trykcenterfaste end det almindelige S-formede, nemlig symmetriske (og altsaa ogsaa flade) Profiler. Disse er saaledes ogsaa brugbare paa haleløse Modeller, men vil sikkert aldrig kunne faa Modellen op paa virkelige Toppræstationer.

Pilform.

Profiler og Pilform hører nøje sammen. Man kan kort udtrykke Sammenhængen saaledes, at jo større Trykcentervandringen i Profilet er, des større skal ogsaa Pilformen være.

Hvorledes Pilformen egentlig virker længdestabiliserende kan vist lettest forklares populært paa den Maade, den fremstilles paa Fig. 3a. Denne noget mærkelige Type har jeg en Overgang eksperimenteret med, og med lidt Fantasi er

den glimrende til Forklaring af Pilformens Virkemaade.

Hvis man nemlig forstiller sig Midterstykket som Plan, de pilformede Stykker som skraa Halestræbere og endelig Tipperne med deres mindre Indfaldsvinkel som Haleplan, ja, saa har man jo næsten en Normalmodel, i Princippet i hvert Fald. Omtrent paa denne Maade gør Pilform en Model længdestabil — ikke sandt, jo større Trykcenterafstand (eller paa Fig. 3a jo større Pilform) des bedre Længdestabilitet.

Men heldigvis er der ogsaa andre og skønnere Pilformer, som tilmed i de fleste Tilfælde virker endnu bedre end den før omtalte, Fig. 3 b og c viser de hidtil mest anvendte Typer; d viser den bedste Pilform, nemlig med parabolisk For- og Bagkant (Jvf. Svæveplanen Nurflugel-Parabel-Horten) og endelig e, som er en lidt kantet Variation af d. Den er imidlertid at foretrække, da Bygningen lettes ikke saa lidt, selvom Tipperne kan volde adskilligt Besvær.

Som en Regel, der gælder, hvilken Pilform man end vælger, maa det slaas fast, at man aldrig maa være karrig med at

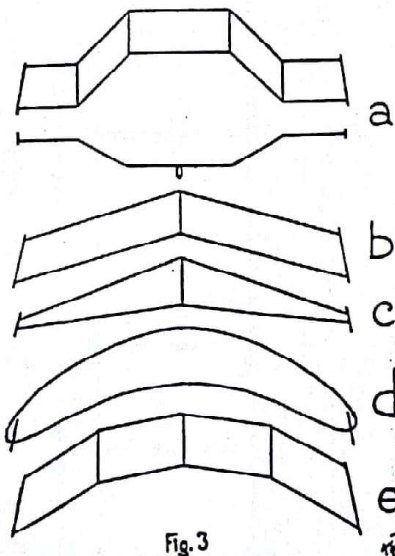


Fig. 3

give Pilform. Hellere lidt for meget end lidt for lidt.

For at faa den haleløse Model saa længdestabil, som det er nødvendigt, er der imidlertid endnu en Ting, man maa tage i Betragtning, nemlig

Aftagende Indfaldsvinkel.

Af den foregaaende Sammenligning med en Normalmodel fremgaar, at Tipperne svarer til Haleplanet. Da et Haleplan jo altid maa have mindre Indstillingsvinkel end Planet for at Modellen overhovedet kan flyve, er det klart, at den haleløse Models Plan, som jo i Virkeligheden skal udgøre baade Plan og Haleplan, maa være vredet paa en eller anden Maade, saa den Del, der svarer til Haleplanet, faar mindst Indfaldsvinkel.

Selvfølgelig maa den aft. Indf. rette sig noget efter Planets Profil; men i Almindelighed kan man regne med ca. 6—8 Grader, og saa paa den færdige Model regulere lidt paa et Par Trimklapper i Plantipperne. Trimklapper maa man altid forsyne en haleløse Model med. Den kan være vanskelig nok at trimme endda, og uden saadan et Par nærmest umulig. Men her maa det tages i Betragtning, at de virker baade som Balanceklapper og Højderor. I Almindelighed vil det ødelægge Længdestabiliteten, hvis Trimklapperne kommer under vandret, eller rettere under Profilkordens Forlængelse. Man maa udelukkende trimme ved at lade dem pege mere eller mindre opad. (Selvfølgelig ikke over 45 Grader.)

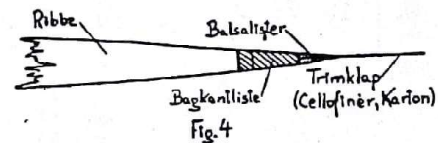


Fig. 4

Det kan være praktisk at anbringe Trimklapperne paa den Maade, Fig. 4 viser. Forklaring til Skitsen er vist unødvendig.

Endvidere modvirker aft. Indf. Slingren; men det er egentlig kun en sekundær Virkning, som ikke har saa stor Betydning, da Slingren kan fuldstændig udelukkes ved en fornuftig Størrelse af V-Form eller lignende.

(Sluttes i næste Nummer.)

I næste nummer følger fortsættelsen af Kurt Rechnagels artikel.

Desuden vil der være en tegning til en lille letbygget flyvende vingge i helbalsa, så man selv kan prøve...

Profiltabeller til Rechnagels profiler vil være at finde ogsaa.

Til det modelflymuseum, der gerne skulle blive til noget engang, er undertegnede lokalt i gang med at grave gamle modelmotorer frem. Foreløbig er der blevet til to gamle benzinmotorer fra omkring 1940, nogle VIKING motorer og en TAIFUN, der dog ikke er så gammel.

Den ældste motor, jeg har set i brug, er en DIESELLA, der blev anvendt i en fritflyvningsmodel i 1945-46. Derefter dukkede THORNING og MIKRO-diesel op og var meget anvendte. Senere kom VIKING, som der solgt mange af, og som blev flittigt brugt til både fritflyvning og linestyring. Men det var alt sammen før 1950. Det skulle meget gerne lykkes at finde en THORNING og en MIKRO-diesel.

Hvad kunne være hyggeligere end at se en gammel konstruktion af gasser med en THORNING eller en MIKRO-diesel.

Selv om jeg har efterlyst en tegning til SV-H1 i Sverige, er det ikke lykkedes at finde nogen. Der findes en tegning af en anden SV-H1, men den, jeg efterlyser, er tegningen til modellen på side 21 i oldtimerblad nr. 2.

Poul R.

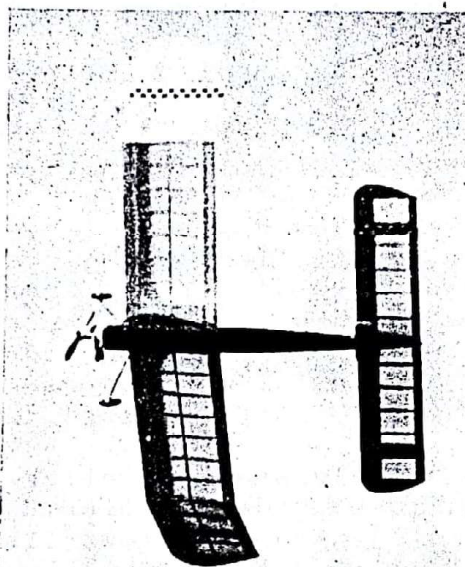
Pylonius. Pylon Power Model by Peter Christiansen, Denmark.

DESCRIPTION.—This very attractive pylon power model took no part in the Aeromodeller Rally at Eaton Bray this year as it was lost on a test flight the evening before the contest. Happily, it turned up again a very few days later quite unharmed and we were sufficiently impressed to include it in this volume. It enjoys that neatness and simplicity combined with good performance that is all too rarely in evidence, and usually proves a popular design when it *does* turn up.

Fuselage is a straight-forward box with built up sheet covered streamlined pylon above. Wing platform is adequate in size to enable good firm location of mainplane. Detachable tailplane and fin has a small locating tongue and box to ensure that it is truly parallel to mainplane. Two-piece mainplane is stoutly built with sheeted leading edge, and tip dihedral—parallel chord with rounded tips. Wheels are of hardwood, but there is no reason why solid rubber control-line or lightweight pneumatic wheels should not be fitted, particularly as the prototype required over an ounce of leading packing behind the engine mounting for trimming purposes.

Original engine was an Elfin 2.49 c.c. mounted as a sidewinder—this bolts direct on to bulkhead, at rear of which nuts are soldered in place—note that a little packing for side thrust is desirable. The popular continental type of photo-timer was installed flush with the fuselage, with winding arm on the outside. This controlled a short hook which compressed the plastic tube fuel lead, thus cutting off supplies. A word of warning is necessary for those employing this method—tubing must be comparatively new; once it gets older and harder the hook cannot compress it enough to shut off supplies, with the risk of unrehearsed flyaways, such as lost the original on test! Use of one of the proprietary cutouts, or a fuel-metering device is probably a safer practice, a modification which the chastened designer is now embodying!

PERFORMANCE.—With a 10-15 second motor run, 2-3 minute flights are the usual reward without particular thermal assistance. Given a little riser then considerably better will be achieved.



Peter Christiansen er kendt både for sine Wakefieldmodeller og som en af de første (den første), der konstruerede modeller til danske dieselmotorer.

"Pylonius" fra 1950 anvendte dog den på det tidspunkt nye engelske Elfin 2,49 ccm motor.

Den fås nu i USA som ny-fremstillet (adresse haves).

Så hvis nogen skulle falde for fristelsen - ja, så kan Pylonius forsynes med "original" motor...

Hvem er først?

EK.

Lidt om Henning Jønsson og hans kinesiske lygte.

På mange områder var den københavnske modelflyver og konstruktør af mange modeller Henning Jønsson temmelig fremsynet og utraditionel for sin tid før og efter 1945, hvor jeg traf ham privat nytårsdag, hvor min nye SV-H1 var færdi men ikke trimmet. Det var strålende solskin, og han ville absolut med ud og flyve med min SV-H1. Jeg fik den dag mange fiduser m.h.t. trimning m.v. Han var aktiv, og han var meget utilfreds med den eksisterende regel om kroptværsnit, som han fandt helt unødvendig at bevare. Som bekendt faldt reglen først helt væk i 1954.

Henning Jønsson var så sur over denne regel om kroptværsnit, at at han provokerende fandt på at indbygge tværsnittet i halefinnen, som han betragtede som en del af kroppen. Det var i hvert fald hans argument. Resultatet blev en halefinne med et meget tykt profil. Her skal man huske på, at der udelukkende er tale om svævemodeller, idet der på daværende tidspunkt ikke blev bygget andet på grund materialesituationen.

Samtidig var der gået mode i den agurkeformede krop med hængene og hængende finne. Formålet var at få placeret startkrogen så højt oppe under vingen som muligt og samtidig sænke LC. Man fik på den måde en såkaldt lineopretlig model og altså en meget bedre højtstart. Et typisk eksempel er Sigurd Isacsons REYNOLD fra 1943.

Henning Jønssons tykke, hængede finne, der samtidig var ret bred, kom således til at ligne en kinesisk papirlygte.

Jeg kan ikke huske reaktionerne på "lygten" i unionen eller blandt andre modelflyvere, men "lygten" blev ret hurtigt glemt, fordi Jønsson gik over til at flyve gasmotormodeller og senere linestyling, da motoren MIKRO-diesel kom frem.

Det var utroligt, hvad Jønsson fik ud af en MIKRO-diesel, der vist var på 1/10 hk. Ikke alene havde han barberet alt overflødigt gods væk fra krumtapshuset, men han var en mester i at få en god ydelse ud af motoren i sine gassere, der fløj pænt og stabilt.

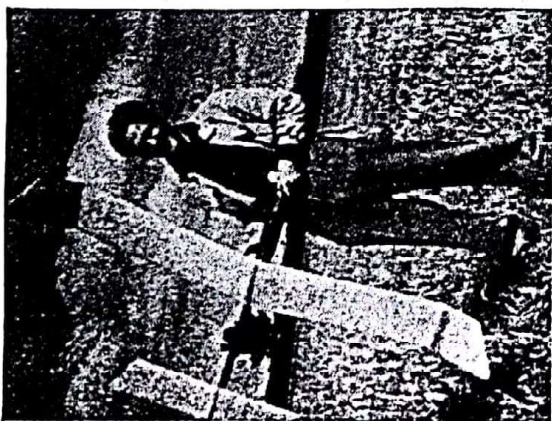
Nogle af de mest kendte af Jønssons modeller er JOCUM og PELIKAN. Dertil kommer så hans linestyrede modeller.

Pudsigt nok var ingen af Jønsson svævemodeller forsynet med så meget som en trimklap, så på dette punkt var han ikke så fremsynet.

PELIKAN, som oldtimerklubben har tegning til, er meget let at højtstarte. Den har hængene men ikke hængefinne, der dog har et meget tykt profil. Den er 120 cm i spændvidde og har korde på 20 cm. Konstrueret i 1944.

Desværre er det nok umuligt at finde tegninger til nogle af Jønssons mange svævemodelkonstruktioner ud over, hvad der er publiceret. Bl.a. har jeg set ham flyve med en KRUDTUGLE, der var af landstrygertype med diagonalkrop.

Lad os håbe at det lykkes at finde noget frem.

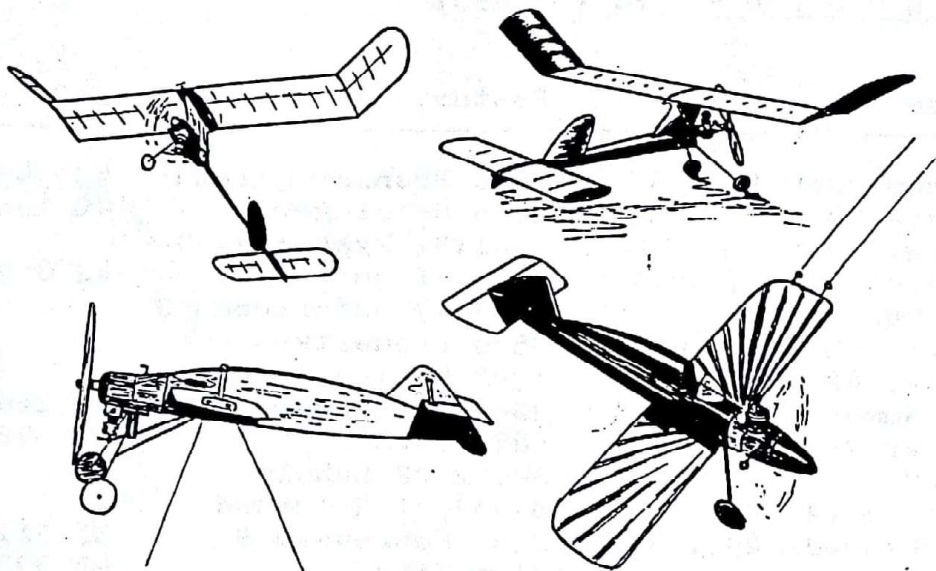


19452

Poul Rasmussen.



Henning Jønsson, dansk modellflygpionjær, byggt 37 förstklassiga modeller sedan 1935



Fire nyere Jönsson-Konstruktioner.

Med og uden Liniestyling

Her ses fire nyere Dieselmotormodeller. Øverst til venstre ses Jönsson-Konstruktionen h-46 »Dynamo«, hvormed Kaj Borchert Madsen fra Sportsflyveklubben tog A-Diplom. Planareal 20 dm², Haleplan 6,5 dm², Profiler henholdsvis Windy Diesel Special og SI 33006. Spændvidde 1200 mm, Længde 750 mm, Vægt 490 g. Motoren var en Thorning III forsynet med en Propel med 200 mm Stigning og 280 mm Diameter.

Til højre ses Jönssons B-Diplommodel h-42 Mikrolet, der er blevet udgivet som Tegning. Forsynet med den nye Mikro Diesel på kun 125 g vejer hele Modellen 300 g. Planareal 16 dm², Haleplan 5,33 dm². Profiler som h-46. Spændvidde 10,20, Længde 685. Propel 190 mm Stigning, 240 mm Diameter.

Nederst ses to af Jönssons linestyrede Modeller. Til venstre h-45 »Dynamik«, som med en Mikrodiesel 1945 og Propel med Stigning 230 mm og Diameter 260 mm har opnået en Fart på 65 km/T. Vægten er 500 g. Til højre den nyeste, h-50 »Mikrolyn«, hvis Data endnu er på den hemmelige Liste.

Teknik, ideer, fiduser m.v.

Da jeg skulle i gang med at bygge en stor oldtimer-svævemodel med krydsfinerribber, tænkte jeg med nogen bekymring tilbage til den tid, hvor det var et kæmpearbejde at udskære og slibe de mange profiler. Den gang - i fyrrene - havde man kun nogle grove løvsavskliner. Nogle brugte en stor saks, men det lød ikke tiltalende. Lad gå med udskæringsarbejder, men tilpudsningen var et tålmodighedsarbejde, hvis det skulle gøres pænt. Derfor overvejede jeg at snyde og lave profilerne i balsa.

Et medlem i min lokale klub foreslog at anvende en sliberundel, der er en cylinderformet gummifidus med smergellærred og til at anbringe i en søjleboremaskine. Så jeg har anskaffet en sådan tingest. Men det kræver enten en søjleboremaskine eller et lignende arrangement med en boremaskine. Min sliberudel er 60 mm i diameter, 30 mm høj og forsynet med en 6 mm aksel. På den måde er der intet besvær med at slibe ret krumme profiler. Man kan i hvert fald slibe 10 stk. ad gangen. Hakker og letningshuller laver jeg dog på gammeldags facon.

Et besøg hos Model & Hobby i Frederiksborggade i København viste, at man der har et godt lager af krydsfiner i diverse tykkelse, meget fine, lige fyrrelister og selvfølgelig en masse balsa, hvoraf meget er velegnet til fritflyvningsmodeller. Beklædningspapir kneb det med, men det kan til gengæld fås i diverse tykkelser og farver hos Leif Mortensen i Klarup.

Mange bruger stadig at lime sine modeller med lim direkte fra tuben. Bygning af indendørsmodeller har lært mig at bruge en såkaldt limpind. Den består af et balsaskaft, der laves af et stykke 2 mm balsa, hvori man limer en nipsenål, så det meste af nålen rager uden for. Jeg limer mest med fortyndet UHU-hart, som jeg har i en lille medicinflaske. Bliver limen for tyk, er det blev at tynde op med acetonen. Limpinden er meget anvendelig til næsten alle konstruktioner, og samtidig har det den fordel, at man meget bedre kan styre limmængden, og at man kan komme til alle vegne. Kun til noget, der skal være meget stærkt, bruger jeg ufortyndet lim.

Poul R.

M E D L E M S L I S T E. (010493)

Navn	Adresse	Postnr.	By	Tlf.
Agner, Steen	Hallingparken 1, 6-4	2600	Brøndby Strand	43 5452
Andersen, Carl Åge	Kingosvej 4	3000	Helsingør	42 1004
Andersson, A	Bagareg. 36 M	S-61131	Nyköping, S	
Bang, Sven Wiel	Grønnevej 88, 1. tv.	2830	Virum	42 8574
Bergli, Arne	Krondikesv. 46 A	S-83147	Ostersund, S	
Binderkrantz, G.V.	Ådalsvej 63	3600	Frederikssund	
Buø, Finn Olav	Krilåsv. 42	1392	Vettnø, Norge	
Christiansen, Peter	Kongedammen 24. 1. a	3000	Helsingør	42 2003
Dahlin, Frank	Gjerager 7	6880	Tarm	97 3724
Dahlqvist, Bertil	Box 122	S-312 22	Laholm	
Eiroff, Carl Johan	Hamiltons väg 29	S-302 41	Holmstad	
Hansen, Arne	Amagerbrogade 295, 3. tv.	2300	København S	31 5113
Hansen, Børge	Toftevængen 61	4130	Viby	42 3933
Hansen, Tage	Lunavej 11	5800	Nyborg	65 3118
Hansson, Lennart	Sigurdsgatan 15	S-214 65	Malmö	
Hassing, Niels	Toftegårdsvangen 316	3480	Fredensborg	42 2815
Holten, Erik	Geelsvej 21 B	2840	Holte	
Håkansson, Anders	Goodtemplervägen 7	S-230 30	Oxie	
Isacson, Sigurd	Brevl. 1453	S-311 96	Heberg	
Jensen, Hartvig	Vadstrupvej 4	2880	Bagsværd	42 9811
Johansen, Svend Åge	Åhusene 20,	3500	Værløse	
Josefsson, Thure	Box 126	57031	Ingatorp	
Jørgensen, Bjarne	Emmavængen 20,	5270	Odense	
Jørgensen, Erik	Nordvængen 12	3520	Farum	
Knudsen, Erik	Amagervej 66	6900	Skjern	97 3517
Korsgaard, Jørgen	Ahornweg 5, Ellund	D-2397	Handewitt	
Kring, Bertel	Solmarksvej 34	8240	Risskov	86 1741
Kristiansson, Sten	Bronshängevägen 19	S-831 61	Ostersund	
Kuniss, Paul	G1. Strandvej 408 C	3060	Espergærde	
Larsen, Jørgen M.	Folehaven 11	3520	Farum	
Lauridsen, Jens A	Stubdrupvej 228	7100	Vejle	
Lindén, Sven-Olov	Hovstavvägen 15	S-703 63	Örebro	
Madsen, Egon Briks	Herningvej 12, Bækkelund	8800	Viborg	86 6381
Model & Hobby	Frederiksborggade 23	1360	København K	
Nielsen, Hans F.	Klemivej 4	8355	Ny Solbjerg	
Nielsen, Eli	Danmarksvej 53 A	2800	Lyngby	
Nielsen, Benny S.	Solvængen 8	2791	Dragør	32 5360
Nielsen, Harry	Axel Juels Alle 56	2750	Ballerup	42 9714
Nilsson, Lars	Kummingatan 8 A 1:2	75448	Uppsala	
Neumann, Fritz	Kjærsvej 73	4220	Korsør	53 5723
Nienstædt, Erik	Strandvejen 242 B	2920	Charlottenlund	31 6437
Nyhegn, Henning	Industrivængen 28	3400	Hillerød	42 2635
Olsen, John	Ketilstorp Alle 78	2650	Hvidovre	
Persson, Inger-Lena	Palslykkeg. 26	302 30	Halmstad	
Petersen, Jørgen S.	Kongelysvej 3,	5000	Odense	66 1264
Petersen, Luis	Østergårds Alle 28	2500	Valby	36 3005
Rabenhøj, Hans	Skolesvinget 3	8723	Løsning	75 8934
Randsted, Grim	Vebekkevej 6 A	N-1351	Rud, Norge	
Rasmussen, Allan	Smedegårdsvej 23	3700	Rønne	
Rasmussen, Poul	Fr. Andersensvej 65	4400	Kalundborg	53 6211
Rechnagel, Kurt	Skodsborgvej 174	2840	Holte	
Rågwall, Sven	Uranusgränd 7	S-302 35	Halmstad	
Sandberg, Kurt	Vallgatan 23 A	302 42	Halmstad	
Skoven, Kurt	Carit Etlarsvej 61	8210	Århus	
Sundvall, Leif	Odenvægen 1 B	181 32	Lidingö	
Sørensen, Finn	Skåphusvej 13		Ilskov	
Sørensen, Niels W.	Danavej 33	4700	Næstved	53 7236

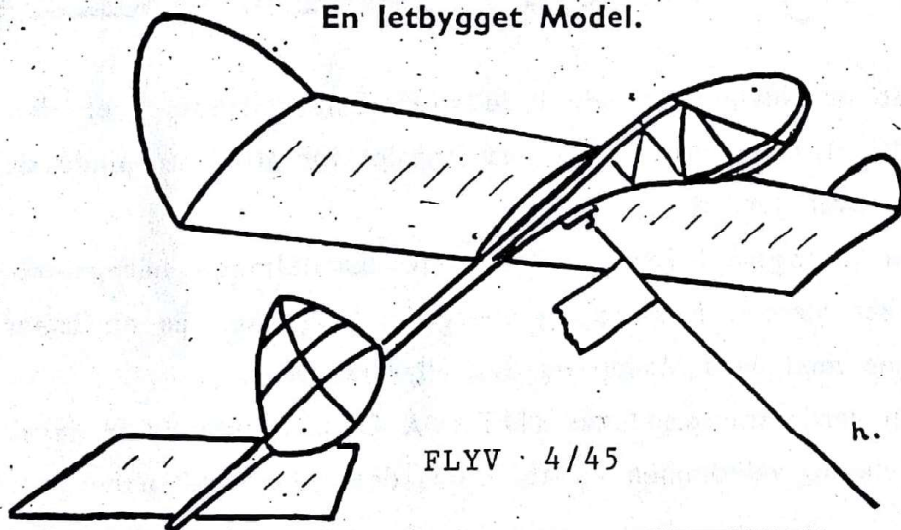
Navn	Adresse	Postnr. By	Tlf.
Vang, Oscar L.	Fyrreholmen 9	2630 Tåstrup	
Wannberg, Helge	Byvägen 18	S-892 51 Domsjö	
Widell, Karl E.	Granbakken 9	9210 Ålborg SØ	98 1454
Tähkääpää, Markku	Isohaantie 4	SF-302 20 Turku	

OLDTIMERTEGNINGER:

Modelnavn	Konstruktør	Type	Spændv.	Årgang
ØLHUNDEN	S.P.	Kl. 9 svævem.	200 cm	194
CALLE	C. J. Petersen	Kl. 8 "	190 "	194
HOLGER DANSKE	Hans Kløve Lassen	Kl. 8 "	185 "	194
H-23 PELIKAN	Henning Jønsson	Kl. 8 "	120 "	194
SUOMI 2. udg.	Mogens Erdrup	Kl. A 2 "	140 "	194
SKYMASTER 1960 udgave	Hans og Børge Hansen	Kl. A 2 "	169 "	1952/53
LARUSKA (FIDUSIA)	Fritz Neumann	Kl. A 1 "	105	1950
OLYMPIA	C. J. Petersen	Kl. A 1 "	105	19
GRIMPONIMUS	S.P.	Kl. 7 "	100	1944
TOPS	Flensted Jensen	Kl. A 1 "	80	19
PIMPERNEL	Mogens Erdrup	Kl. D 1 gasmotorm.	139	19
KORDA	Korda	Wakefield	108	1937
CLEO	S.P.	Kl. C 1 gummim.	73	1950
PRIMA/KADET	Arne Hansen	Kl. C 1 "	76	1949
JETEX DEMON	S. Isacson	Raketdrevet	50	ca. 1950
HELIKOPTER	Fra Hobby Shop	Indendørs gummim.	50	1951

NY D.M.U. MODEL »PELIKAN«

En letbygget Model.



FLYV · 4/45

h.

DANSK MODELFLYVER UNION har udsendt endnu en Tegning til en Kl. 8-Svævemodel, h-23 »Pelikan«.

Det er denne Gang en decideret Konkurrencemodell, der er konstrueret af den kendte Modelflyver Henning Jønsson, M.F. »Windy«. Ved Konstruktionen er der især lagt Vægt paa at skabe en enkel og letbygget Model med gode Startegenskaber. Byggetiden er kun ca. 25 Timer. Paa Grund af den højsiddende Højstartkrog er Modellen snoroprettelig, og den er derfor, som Konstruktøren siger, nærmest idiotsikker i Højstart. »Pelikanen« er en Landstryger (se FLYV

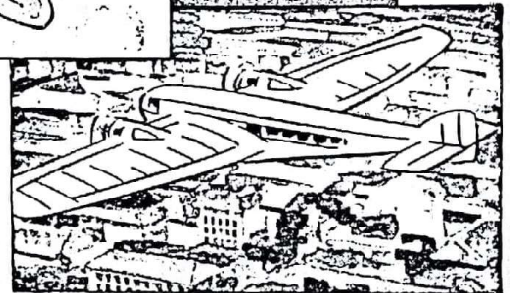
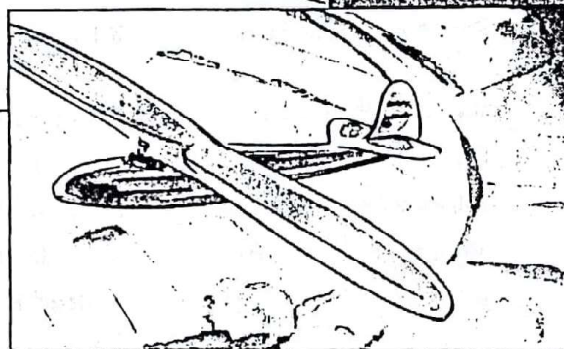
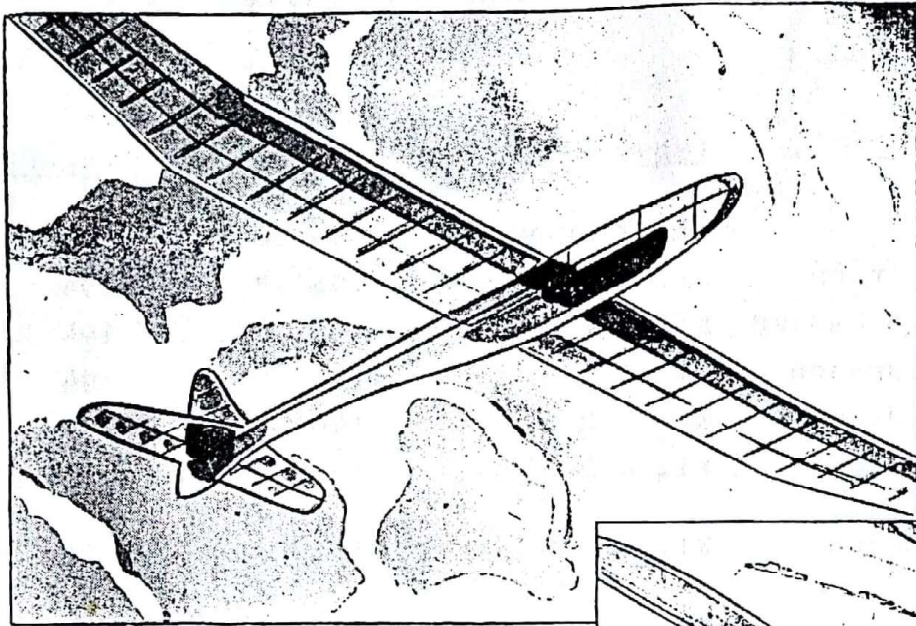
8-44) med god Termikfølsomhed, og den har ved flere Lejligheder opnaaet en Gennemsnitstid af ca. 3½ Min.

Dens Data er:

Spændvidde: 120 cm.
Areal: 23,5 dm².
Profil: Gø 450-B (FLYV 5-44).
Kroplængde: 85 cm.
Bærende Haleplan med Profil SI 32506.
Planbelastning: 15 g/dm².

Tegning til h-23 »Pelikan« koster Kr. 3,50 og faas fra FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, V.

I næste nummer håber vi at bringe en detaljeret og udførlig liste over tegninger, som vi har adgang til. Ovenstående tegninger findes hos Poul R. Se iøvrigt listen i blad nr.1 1992. Mener du at have tegninger af interesse, vil vi meget gerne låne til kopiering til vort kartotek...



Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.

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

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

