

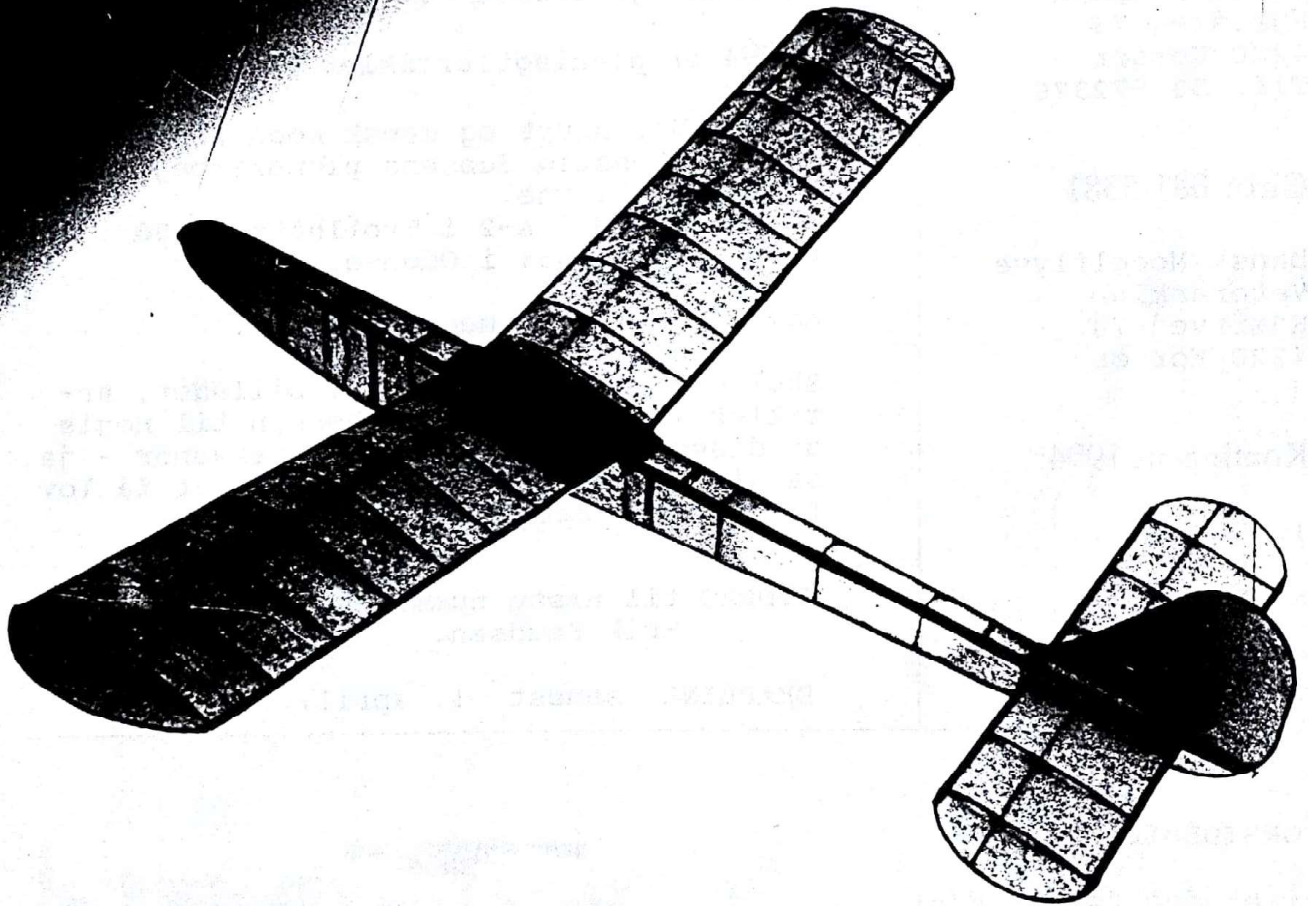


Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 1993

2. Årgang



FJ - 1

I 1938 udsendte Dansk Modelflyver Forbund i samarbejde med FamilieJournalen et byggesæt til en svævemodel i daværende klasse X.

Modellen, der er konstrueret af Sven Wiel Bang, blev bygget i tusindvis, og den har været første model for et utal af danskere. Modellen på fotoet er Svens egen prototype.

Dansk Modelflyve Veteranklub

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
6900 Skjern
Tlf. 97 351767

Sekretær:

Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25,
2.th.
4400 Kalundborg
Tlf. 53 516211

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvej 73
4220 Korsør
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

Dansk Modelflyve
Veteranklub
Kjærsvej 73
4220 Korsør

Kontingent 1994:

100 kr.

I dette nummer af Oldtimer Modelflyverne er det desværre ikke lykkedes at få alt fra det i 2/93 lovede indhold med.

Det skyldes i nogen grad, at Arne Hansens artikel om danske modelflyveregler gennem tiderne bringes som en helhed og ikke deles over flere numre.

Den er uundværlig, når vi nu skal til at flyve konkurrencer med de gamle modeller.

Næste nummer i april indeholder med sikkerhed følgende:

1. Jørgen Larsens afsluttende artikel fra 40'erne.
2. SP's afsluttende artikler om andemodeller.
3. Propeller til gummimotormodeller.
4. Bleriotmodel fra 1911.
5. Tegningskartoteket.

I 1994 er planlagt artikler om:

1. Per Weishaupt og dansk modelflyvning.
2. Knud Fensted Jensens pionerarbejde.
3. FJ-modellerne.
4. Første VM i A-2 i Trollhättan 1950.
5. VM i A-2 1954 i Odense.

Samt naturligvis meget andet...

Skulle du have oplevelser, billeder, artikler, avisomtaler med hensyn til nogle af disse begivenheder eller personer - ja, så vil vi blive meget glade for at få lov til at høre nærmere...

BIDRAG til næste nummer sendes til Erik Knudsen.

DEADLINE senest 1. april.

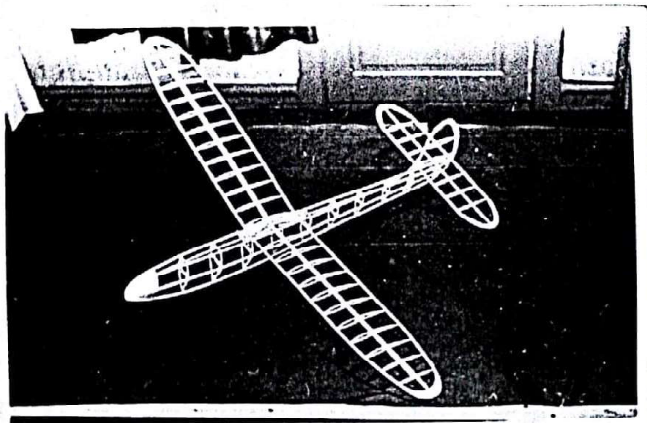
FORSIDEBILLEDET

viser den første FJ-1.

Da reglerne om kropstværsnit kom, konstrueredes FJ-1a, som Jørgen Larsen byggede det første prøveeksemplar af i 1939.

Det ses her ubeklædt.

Begge billeder er fra Sven Wiel Bangs eget fotoalbum.



Nogle Pionerer



Knud Flensted Jensen
Begyndte i 1928.

When did I know
that flying free-flight models
uplifted me so?
When first I soared, when was it,
how long ago?

When did I first succeed?
Which model lit
the spark burning in me still?
I can't recall,
I only know flying free
always will.

What was the challenge?
Was it design
or the how?
I do know that flying free
then, is the same now.

Was it the building,
the balsa, the shapes?
My mother said, "...it's that Ambroid,
the mess!"
No Mother, that is love—hate.

Maybe it was the gatherings,
the contests, the crew.
But flying is so solitary,
so self-contained:
The model, you.

It is the flying.
When I go alone, sometimes
the wind is low,
stillness all around.
That is when my heart goes soaring,
it is me, and my model,
you know?

Charles Rushing 1993.



Per Weishaupt
Her ved det første danske lands-
stævne i pinsen 1937 ved Tommerup.



Sven Wiel Bang
Her med en FJ-1a i 1939.

Hvad er det særlige ved modelflyvning, som gør os "afhængige" et helt liv igennem og får os til at anvende megen tid og energi på denne "leg" med modeller?

Her forsøger en ældre modelflyver fra USA det usædvanlige at give os svaret med et digt...

Digtet er fundet i Symposium 1993 fra USA's fritflyvningsorganisation NFFS.

Det er ikke oversat - en oversættelse ville nok ikke yde det fuld retfærdighed.

(ambroid er en speciel celluloselim, der var og er meget anvendt i USA).

MODERNE BYGGEMETODER

Børge Hansen fortæller detaljeret om bygningen af en af sine ydedygtige svævemodeller
 God bygning er en afgørende forudsætning for gode resultater

MEDE den udvikling, der er sket med den moderne A 2 model gennem de sidste 6—7 år, er der også sket en ændring i de byggemetoder, der må anvendes for at nå et godt resultat. Denne artikel må ikke opfattes som noget generelt, men kun som en hjælp til nye konstruktører og modelflyvere, der bygger efter gamle tegninger, som måske ikke er så fyldestgørende, som de burde være. For at nå et godt resultat må man være opmærksom på tre faktorer: en god tegning, gode byggemetoder og trimning: hvilken der er den vigtigste, er vanskeligt at sige; men det er givet, at en pænt bygget, lige model er langt lettere at trimme end en skæv model. Jeg skal i det følgende gennemgå de metoder, som jeg benytter ved bygningen af en af mine Pjerri modeller.

Materialerne

Lad os begynde med grundlaget for selve konstruktionen, materialerne. A 2 modellen bygges i dag af fyrretræ, birkekrødsfiner og balsa. Det er materialer, der brugt på de rigtige steder giver en både stærk og let konstruktion. Jeg har erfaring for, at modelflyverne ikke er kritiske nok med de materialer, der bygges af. Det kan ikke betale sig at ofre tid og penge på nogle skæve lister og finer. Vælg med omhu hos leverandøren og forklar ham, hvilken betydning det har, at materialerne er forsteklases. Alt for mange taber lysten til modelflyvning, fordi de ingen mulighed har for at bygge noget godt af det bras, der bliver udleveret.

Planet

Det er klogt at starte med bygningen af plan og haleplan. Disse har godt af at ligge på beddingen og rigtig tørre igennem, medens kroppen bliver færdig. En bedding er absolut en nødvendighed. Den laves af et par helt tørre 1" bræder, ca. 175 cm lange, som på et maskinværksted hoves fuldstændig lige. Vil man ofre lidt mere, er et lamellimet bræt eller møbelplade det bedste.

Planet består af et lige midterstykke med ellipseformede ører. Midterstykket tegnes direkte ned på beddingen med blyant. De ens ribber til midterstykket købes lettest færdig hos fabrikanterne, der ved indsendelse af tegningen leverer et sæt færdige ribber i ca. 1½ mm tykkelse af fyrretræ eller abachi. Man behøver så kun at passe forkantliste, hoved- og hjælpebjælker til i hakkene, så de glider let uden at spænde og er nedsænket 1—2 mm alt efter profilet tykkelse. Ribberne anbringes med en afstand af 45 mm med hjælperibber af 1½ mm hårdt balsa imellem. Af dimensioner på lister kan anbefales: forkant 3×8 mm, hovedbjælke 4×9 mm og hjælpebjælker 3×5 eller 2×5 mm, anbragt som vist på profilttegningen. Bagkantlisten må behandles med særlig omhu. Den kan købes tilspidset, således at man kun har at pudse den af, så den bliver helt spids og i tykkelse kommer til at passe med profilet. Dimension 3×15 eller 4×15 mm. Hakkene til ribben skæres med en nedstrygerklinge eller snitsav ca. 3 mm dybe. For at undgå,

at bagkantlisten skal boje op efter vendes den om, således at den side, der er slebet af, vender nedefter.

Bygningen startes med at hæfte for- og bagkantliste på beddingen med små stifter. Da bagkantlisten som regel har en nedadrettet retning, må den klodses op. På tegningen måles hvor mange millimeter, og en liste af denne tykkelse lægges under, så bagkanten kommer i den rigtige stilling. De underste bjælker lægges ud på beddingen, og ribberne sættes på. De holdes på plads i hakkene med små pinde. Når det hele er samlet uden at spænde, limes. Til hårdtræ anbefales koldlim og til balsa celuloselim. Når planet har tørret lidt, anbringes den øverste bjælke, og tilsidst sættes hjælperibberne fast. Når planet har tørret i ca. 10 timer, kan det tages af beddingen, og det pudses omhyggeligt af. Forkanten rundes af med stemmejern og pudseklods, og bagkanten pudses af, så der bliver fin overgang til ribberne. Alle limklatter, der stikker frem, fjernes, og hjælperibberne slibes af med pudseklods, så de er fuldstændig ens med hovedribberne.

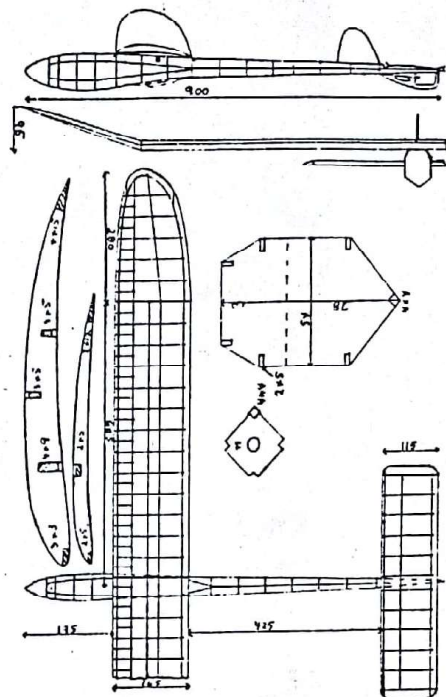
Planets ører

Ørerne bygges også på beddingen og tegnes over på et stykke millimeterpapir. Ribberne må konstrueres på særlig måde på grund af den aftagende indfaldsvinkel, der helst skal indbygges i ribben. En 5—6 mm vil være passende. Profilet første halvdel konstrueres på sædvanlig måde efter tabel; man måler derefter på tegningen, hvor meget profilet skal hæves, og tegner resten af dette på fri hånd. Ribberne skæres ud af 1 mm krydsfiner. For- og bagkantlisten skæres op på langs med en fin snitsavklinge med 3 mm imellem snittene. Listerne smøres ind i koldlim og sættes i spænd på beddingen, så de får den rigtige facon. Når de er helt tørre, slibes limen af, og man har nu nogle lister, der er meget stærke og holder faconen. Hovedbjælken tilspidises, og skråsnittet laves. Randbuen skæres ud af 2 mm 5 lags krydsfiner og slibes til, så den danner en fin overgang til bagkantlisten. Det er lettest at passe randbuen til, inden man sætter ribber og bjælker på plads.

Forkantlisten sættes på beddingen, og bagkantlisten klodses op, så den får aftagende indfaldsvinkel samt den rigtige smig i forhold til midterstykkets bagkantliste.

Ørets hjælperibber skæres ud med hovedribberne som skabelon og pudses først af efter limningen, så de passer i højde med hovedribberne. Efter limningen og afpudsnings af øret kommer det vanskeligste, nemlig at få ørerne sat på midterstykket.

Efter tegningen måles, hvor lange for- og bagkantlisterne skal være, idet man dog husker på, at de skal være ca. 5 mm længere end hovedbjælken. Med en fil slibes listerne til, lidt efter lidt, så de får den rigtige smig og slutter helt nøjagtigt. Et lille smør sættes igennem listerne ca. 5 mm fra enden. Der smøres en kraftig lim på. Skråsnittet holdes sammen med et par surringer under limningen, og sammene i for- og bagkantlisterne skal nu bruges til at holde



Børge Hansens A2-model Pjerri 70.

disse fast mod midterstykket. Til sidst limes små trekantede af 2 mm krydsfiner i knækkene, og skråsnittene forstærkes med lasker af 1 mm krydsfiner.

Haleplan

Haleplanet bygges op på samme måde som midterstykket. Ribberne laves af 2½ mm ret hård balsa. Følgende listedimensioner kan anbefales: forkant 2×5 mm, hovedbjælke 3×5 mm og bagkant 2×12 mm. Randbuerne og midterstykket laves af balsa klodser. Krogene til termikbremsen sættes fast som vist på profilttegningen.

Kroppen

Til kroppen kræves en bedding på ca. 1 mm længde og ca. 10 pinde 8×12×200 mm. Disse pinde anbringes vinkelret på beddingen, så de kommer til at sidde ud for ca. hveranden spante. Ca. 40 mm ude fra brættet sættes et mærke på den første og sidste pind, og ved hjælp af en stram snor mærkes de andre pinde af, så man får en lige linie at bygge kroppen efter. Spanterne mærkes af efter tegningen, så de kommer til at sidde i den rigtige højde. Man starter med de to sidelister i bagkroppen, hvor kanterne files af bagtil og fortil, så der bliver små limflader til sammenlimningen med de andre lister. Derefter anbringes de fire sidelister i forkroppen, og alle spanterne kan sættes på plads. Så anbringes de øverste lister, og bundlisten sættes på plads, såvidt det kan lade sig gøre af hensyn til pindene. Alle lister, der skal bøjes, blødes let op i vand og bøjes over ild, så der bliver så lidt spænd som muligt.

Man må sørge for, at alle lister er af samme hårdhed, da kroppen ellers trækker sig skæv. Listerne holdes på plads i hakkene under limningen af nogle snore. Efter et par dages forløb tages kroppen af beddingen, og bundlisten kan limes helt fast. Hvis kroppen har små skævheder, kan de rettes ved at skære lidt af hakkene. Underfinnen, der laves af 2 mm krydsfiner, limes fast,

(Fortsættes side 6)

Denne artikel er skrevet af Børge Hansen lige før VM 1953 og er jo en glimrende byggevejledning ved bygning af enten Pjerri 70, Aurikel eller Skymaster...

Godt Nytår!

Foreningen begynder nu på sit 3. de år. Det ville være naturligt at se på, hvad der er sket i den tid. Ser vi på klubbens formål, så er der nu samlet og registreret mange modelflyvehistoriske ting, og vores samling omfatter en hel del tegninger, kopier og fotografier. Bygning af og flyvning med historiske modeller er i gang, og den første danske konkurrence med oldtimermodeller arrangeres i år - 1994.

Landsmødet-se referat andetsteds- konfirmerede reglerne for klasser og konkurrencer for fritflyvende modeller. For RC-modeller og linestyrede modeller foreslog man, at de interesserede går sammen og udformer regler. Niels Hassing ville prøve at kontakte klubber i USA ang. regler for RC-flyvning med de gamle forbrændingsmotormodeller. Det ville være godt, om nogen tog dette arbejde op...

Udstillinger er det ikke blevet til endnu. Vi mangler HJÆLP til at få bygget modeller og lavet plancher, så skulle man have ideer, tid og energi - ja, så er der mulighed for at gøre en indsats. Økonomisk set har klubben mulighed for at medvirke.

Konkurrencer. Det ligger nu fast, at der arrangeres et stævne ved Hillerød den 23.-24. april. Fritflyvningsunionen afholder samtidig et Sjællandsmesterskab, så man vil her kunne se, hvordan nutidens modeller ser ud og flyver.

Henning Nyhegn har skaffet pladsen, og Poul Rasmussen og Fritz Neumann har lovet at klare indkvartering og mad.

Indbydelse udsendes til alle medlemmer med nærmere oplysninger. Fritflyvningsunionen har desuden indbudt os til at komme og flyve med vore gamle modeller ved deres stævner. Kontakt undertegnede for konkurrencekalender.

Som omtalt på vort landsmøde er der mulighed for at deltage i Dansk Modelflyve Forbunds jubilæumsstævne på Egeskov på Fyn den 2.-4. september.

Disse stævner vil blive planlagt med god tid til trimning, flyvning og hjemhentning.

I Halmstad holder vore svenske venner vårtävling den 7.-8. maj. Vi er velkomne - og naturligvis er alle svenske oldtimerflyvere velkomne til at deltage i vore stævner. Vore modelklasser er ikke helt de samme, men det plejer ikke at give problemer. Man kan stadig nå at bygge sig en model til disse stævner. A-1 modellerne Fidusia og Jokum og C-1 modellerne Kadet og Cleo er enkle og velflyvende modeller. Skriv eller ring vedrørende tegninger og materialer.

Dette nummer af Oldtimer Modelflyverne er det sjette i rækken. Meget af indholdet har været kopier af gamle artikler. Det er nemt for redaktøren - men det giver også efterhånden en kilde-samling, ligesom det efter min mening er interessant og vigtigt at få de oprindelige tanker og meninger frem.

I de kommende numre vil der dog komme flere artikler i stil med Arne Hansens artikel om vore modelflyvereregler, der er skrevet ud fra indsamlede oplysninger.

Tak til Arne for det store arbejde og værdifulde artikel...

For øvrigt er man velkommen til at komme med forslag og kritik af bladet. Tak iøvrigt til alle, der har sendt stof og artikler samt hjulpet med fremstilling af bladet. Uden denne hjælp kunne bladet ikke udsendes.

Vi håber at se mange til arrangementerne i 1994.

Erik Knudsen

Flyvepladsproblemer.

Hvor finder vi f. eks. på Sjælland en fritflyvningsplads? Eller på Fyn? Endnu flyves der ved Hillerød, men heller ikke andre steder på Sjælland. Amager Fælled, der for år tilbage blev anvendt til et utal af modelflyvekonkurrencer, er kun en skygge af sig selv. Ved Kalundborg mistede vi pladsen på to godser, da man begyndte at tilså markerne med vinterafgrøde. Og der er langt mellem de landmænd, der uden videre vil give en flok modelflyvere lov til at trampe omkring på sine tilsåede marker.

Der er en ganske vist en del militære områder på Sjælland, men dels er det svært at få adgang til disse arealer, og dels er de i de fleste tilfælde ikke egnede på grund af bevoksning.

Store græsarealer ses næsten ikke mere.

Ikke alene er tilsåning af markerne om efteråret et problem, men et lige så stort problem er jagtinteressenerne eller måske snarere økonomien omkring jagtudlejning.

De svenske oldtimerflyvere, der endnu har nogle gode militære områder at flyve på, har nævnt, at man måske kommer til at betale for benyttelse af en flyveplads.

På Sjælland og på Fyn, der ikke har arealer som Skjern Enge og hedearealer, kan det godt være, at den eneste mulige løsning er at leje sig ind på et areal nogle gange om året. - Jeg ser næsten ingen anden mulighed.

Fortsat fra side 4

Poul Rasmussen.

og frontklodsens, der laves af to stykker sammenlimet træ, sættes på i rå tilstand. Til listen, der går gennem kroppens tre første spanter, bores et hul. Klodsens kan nu sidende på kroppen skæres til med et skarpt stemmejern, så den følger kroppens konturer.

Efter en omhyggelig afpudsning beklædes kroppens forreste halvdel med 1½ mm hårdt balsa. De to sideflader beklædes først. Når de er tørre, slibes en limflade til de andre sidestykker. Kroppens overside beklædes, og under planet lægges en balsaklods, der slibes til, så planet slutter tæt til kroppen. Til sidst monteres diverse smådele som kurveklap, holdeplader til haleplan, holdeliste til højstartskrog og holdepindene, der laves af 1½ mm pianotråd, stikkes gennem små balsaklodser, der limes på spanterne. Linen til kurveklappen laves af nylon. Finnen, der laves af 3 mm hårdt balsa, limes først på efter beklædningen.

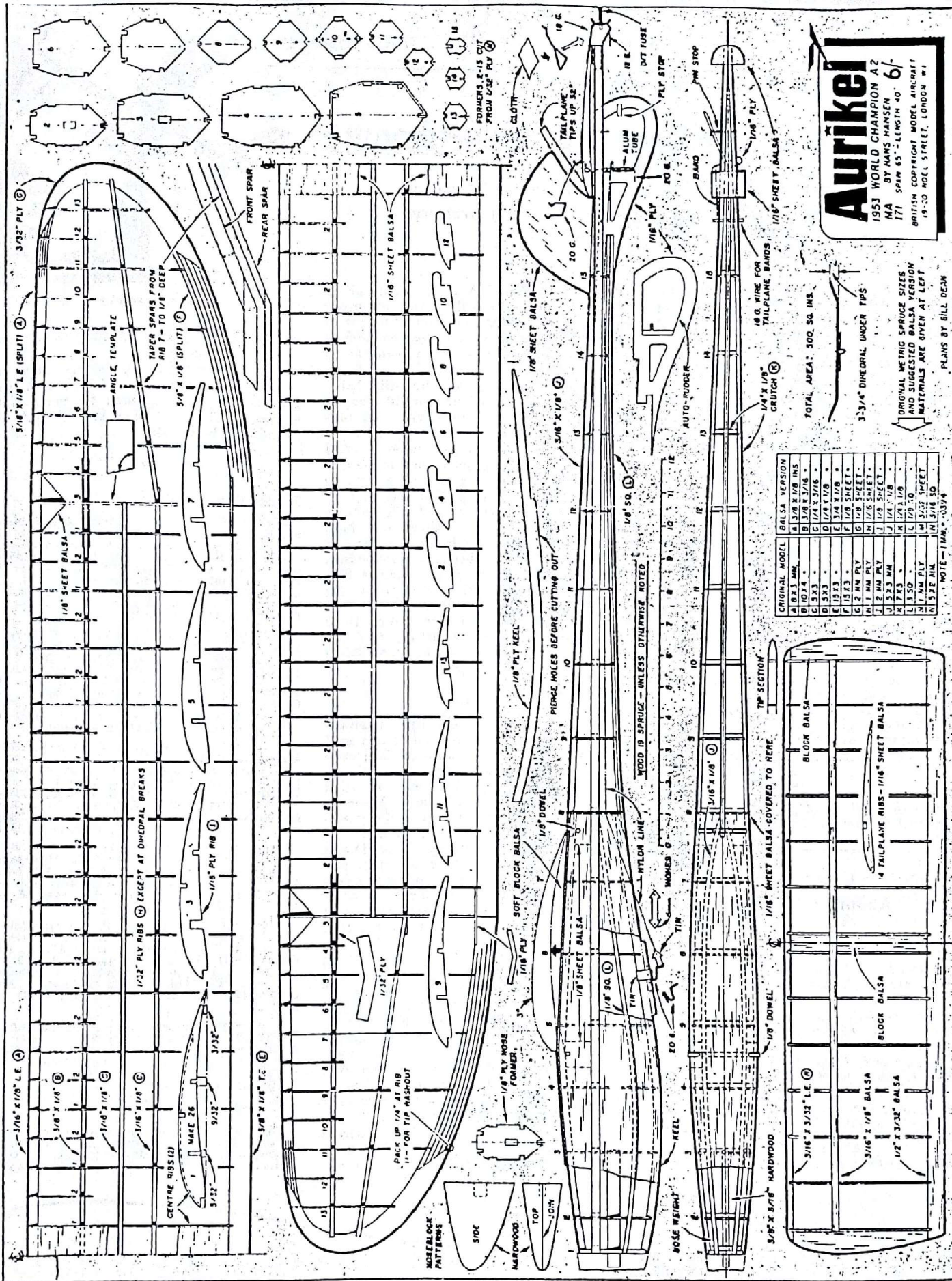
Beklædningen

Plan og haleplan beklædes med modelspan, som er et fortræffeligt materiale. Brug ikke dette hvide brodpapirlignende papir, som stadigvæk leveres. Som lim anbefales cellulose. Hvilken del man skal beklæde først, er forsåvidt ligegyldigt. Man skal bare passe på, at den blanke side vender udad, og papiret slutter tæt til alle ribber. Det er unødvendigt at give vand, hvis man bare opbevarer papiret ordentligt, så det ikke bliver krollet. Til kroppen kan også anvendes modelspan, men bedst er et svensk materiale, zaponsilke, noget lignende acetatsilke. Dette er ret vanskeligt at arbejde med, idet det buler ved dopningen, hvis det ikke spændes jævnt på. Mange gange dope og collodium kan dog trække det meste ud. Planet dopes 4—5 gange, og der slibes flittigt med ståluld. I de sidste gange dope kommes lidt amerikansk olie, der dels giver en blank overflade og dels mindsker spændet. Gør nogle forsøg på gamle modeller for at se, hvor meget olie, der skal til. Planet må gerne ligge en uge på beddingen efter sidste gang dope! Haleplanet dopes kun et par gange, hver gang med amerikansk olie i.



SM Rinkaby 1993

Frank Dahlin klar til start med Peder Christiansens wakefield fra 1940.



Aurikel
 1953 WORLD CHAMPION A2
 MA BY HANS HANSEN 6/171
 SPAN 65" - LENGTH 40"
 BRITISH COPYRIGHT MODEL AIRCRAFT
 19-20 MOUL STREET, LONDON W1

ORIGINAL MODEL	BALSA VERSION
A 18 X 3 MM	B 1/8 X 1/8 IN
B 10 X 4 MM	C 3/16 X 1/8 IN
C 5 X 3 MM	D 1/4 X 1/8 IN
D 5 X 3 MM	E 3/8 X 1/8 IN
E 15 X 3 MM	F 1/2 X 1/8 IN
F 2 MM PLY	G 1/16 SHEET
G 1/16 SHEET	H 1/16 SHEET
H 1/16 SHEET	I 1/16 SHEET
I 1/16 SHEET	J 1/16 SHEET
J 2 MM PLY	K 1/16 X 1/8 IN
K 2 X 3 MM	L 1/16 X 1/8 IN
L 1/16 X 1/8 IN	M 1/16 X 1/8 IN
M 1/16 X 1/8 IN	N 1/16 X 1/8 IN
N 1/16 X 1/8 IN	

NOTE - 1/16" = 1.5875 mm

ORIGINAL METRIC SPRUCE SIZES AND SUGGESTED BALSA VERSION MATERIALS ARE GIVEN AT LEFT

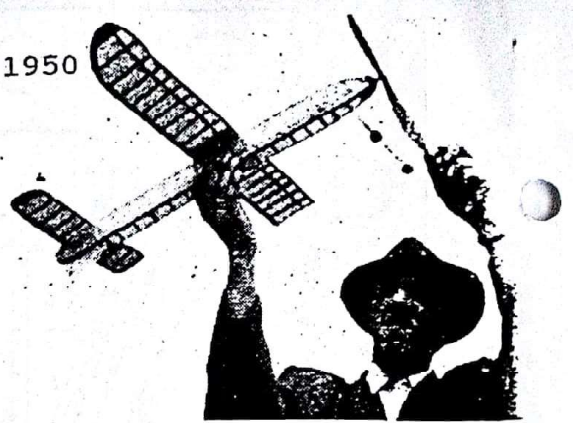
PLANS BY BILL DEAN

Kontingentindbetaling

Kontingentet -100 kr.- bedes indbetalt senest 15. februar. Hvis vore svenske medlemmer betaler på giro, vil det være en fordel for os, hvis man prøver at samle mange indbetalinger på et girokort. Postvæsenet tager gebyr for udenlandske betalinger.

CLEO — anvendelse for viderekomne

Konstruktøren af KDA-modellen Cleo giver anvisninger for opnåelse af højere præstationer. Kan også overføres til andre gummimotormodeller



Jørgen S. Petersen med en af sine egne Cleo'er.

FOR nogen tid siden fik jeg et brev fra en modellflyveklub, hvori man bad mig om en tegning til en C-l'er, men ikke en af KDA's »forvanskninger«. Jeg vil hertil sige, at Cleo er udgivet i det nøjeste samarbejde mellem KDA og mig. At mine egne resultater evt. har ligget højere end de resultater, der er opnået med byggeplansmodellen, skyldes, at den udgivne model er en begyndermodel, mens mine egne har været udrustet til videregående flyvning. Hvorledes vil jeg nu forklare:

Det vigtigste for en konkurrence-Cleo er, at den ikke vejer stort over minimumsvægten. Dette opnår man ved at anvende blødt balsa til hele modellen. Fineren til profilerne pudses ned til ca. 0,7 mm. Længdelisterne pudses ned til 2,5x2,5 mm og afrundes. Den videregående Cleo har snoet motor, og det er derfor nødvendigt at lade kroppen beholde sin 4 cm tykkelse lige hen til den tværstiver, der sidder umiddelbart ved haleplanet forkant. Tværstiverne på den bageste halvdel af kroppen har tværsnit 1,5x2,5 mm.

Så er der beklædningen. Modellen beklædes med tyndt japanpapir eller silkepapir. Beklæd kroppen med hvidt eller gult og brug kraftige farver til plan og haleparti. Beklædningen limes på med dope, da det giver den mindste vægtforøgelse.

Propellen

Så kommer vi til det vigtigste punkt. Det er propellen. Standardmodellen er udrustet

Modellflyver!

Abonner på FLYV

til nedsat pris!

Da modellflyvernes kontingent til KDA må holdes lavt, får disse ikke FLYV gennem KDA. Mange holder naturligvis alligevel FLYV eller abonnerer herpå.

Ifølge modellflyveklubbernes overenskomst med KDA har klubbernes medlemmer imidlertid ret til at tegne abonnement på FLYV til nedsat pris. Fordelen herved bliver efter prisforhøjelsen på FLYV ganske betydelig. Læs nærmere i Modellslyvenyt fra KDA om disse fordele og fremgangsmåden ved tegning af abonnement.

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60, København V.

med en balsapropel på 28 cm diameter og 36,4 cm stigning. Vi skal i stedet for bruge en pile- eller abachipropel. Det er nemlig af uhyre betydning, at strømmingen om propelprofilen er turbulent. Det kan man ved så små propeller ikke opnå uden at bruge hårdtræ, idet man ikke kan fremstille balsapropeller med turbulent profilstrømning, uden at det går ud over styrken. En piletræspropel skåret ud med det rigtige profil vejer i færdigbehandlet tilstand 9-10 gram med aksel og lodning, men uden frontklods. Overfladen på propellen skal være jævn og glat, forkanten ret skarp. Den skal nøje afbalanceres, således at den ved afbalanceringen kan stå i ro i en hvilken som helst stilling. Den skal være letløbende, ligesom akslen skal være letløbende i frontklodsen. Pas også på, at akslen er fuldkommen lige. Nu kommer vi igen til et ømt punkt: Jeg har på mange prøvemodeller set frontklodser, der sad og lallede i deres huller. Dette er meget forkert, idet motorflyvning i højeste grad er afhængig af, at frontklodsen sidder godt fast i kroppen.

Motoren

Så er det motoren. Modellens totalvægt må helst ikke være større, end at den med en motor på 12 strenge à 90 cm ikke overstiger 75 gram. Motorens oplægning skal udføres meget nøjagtigt, hvis man vil sikre sig mod, at holderen ved en maksimumsoptrækning pludselig står med en sjat pindebrænde i hånden. Den lægges op i to motorer på hver seks strenge. Disse smøres omhyggeligt i en gummiolie, der helst skal have en konsistens som en god tyk sirup. Dernæst sættes de på bagklodsen, og nu får hver af dem 60-70 foromdrejninger (men nøjagtigt samme antal på hver enkeltmotor). De sættes derpå begge på propellen, der holdes sådan, at afstanden mellem den og bagklodsen er den samme, som når de sidder i bagkroppen. Man giver nu slip på propellen, og motoren snoer sig da sammen som et stykke tov. Man tager propellen af. Sætter kroge på i stedet for og trækker motoren gennem kroppen. En sådan motor må ikke sidde i modellen, når den ikke bruges; den skal da snoes op, vaskes og lægges i talkum. Når den således behandles omhyggeligt, kan den tage ca. 1100 omdrejninger, og modellen skal dermed kunne opnå flyvetider i håndstart på 2½-3 min., men dertil kræves, at man kender sin mo-

del ud og ind og kan indstille den til maksimumspræstationer.

De store resultater opnås kun med en velbygget og veltrimmet model. Men til gengæld kan jeg love, at man får megen fornøjelse af Cleo; når disse krav er opfyldt. Held og lykke til. S. P.

★

5. distriktskonkurrence

1. distrikt (Kbh.) (50 m snor). A 1: F. Neumann (105) 253, O. Nesdam (105) 205, H. Hansen (105) 201. — A 2: V. Buch-Andersen (113) 463, B. Hansen (105) 440, H. Hansen 416. — A 3: E. Pedersen (105) 369. — C: E. Sørensen (105) 247, Buch-Andersen 154. — D: Sv. Olsen (105) 197. — F. Jönsson (111) 69 km/t, N. Bøving Jensen (105) 63 km/t, E. Madsen (111) 58 km/t.

2. distrikt (Ringsted). A 1: O. M. Larsen (208) 453, P. Knudsen (215) 434, H. E. Hansen (208) 379. — A 2: K. Johansen (207) 546, S. A. Jacobsen (214) 496, W. Hansen (205) 398. — A 3: K. Vestergård (214) 546, B. Schmidt (201) 466, K. Knudsen (218) 273. — C: E. Knudsen (205) 234, V. Petersen (207) 121, O. M. Larsen 69. — D: K. V. Nielsen (207) 305. — F: V. Petersen 43 km/t.

3. distrikt (Odense). A 1: T. Østervig (301) 448, J. Stougård (302) 168, J. S. Petersen (302) 149. — A 2: A. Høst-Aris (301) 849, P. Pedersen (301) 659, A. Hansen (301) 608. — A 3: E. Wichmann (302) 424, J. S. Petersen 360. — C: J. S. Petersen 425, Wichmann 170, B. Jørgensen (301) 170. — D: C. Høst-Aris (301) 400, J. C. Nielsen (301) 374, P. Pedersen 354.

4. distrikt (Hjørring). A 1: T. Meyer (403) 412, B. Holm (420) 173. — A 2: B. Martensen (420) 709, S. Dybbro (403) 318, A. Jakobsen (417) 313. — C: H. Østergård (403) 113. — D: B. Sejersen (403) 300, H. Østergård 88. — F: O. Mouritzen (403) 100 km/t.

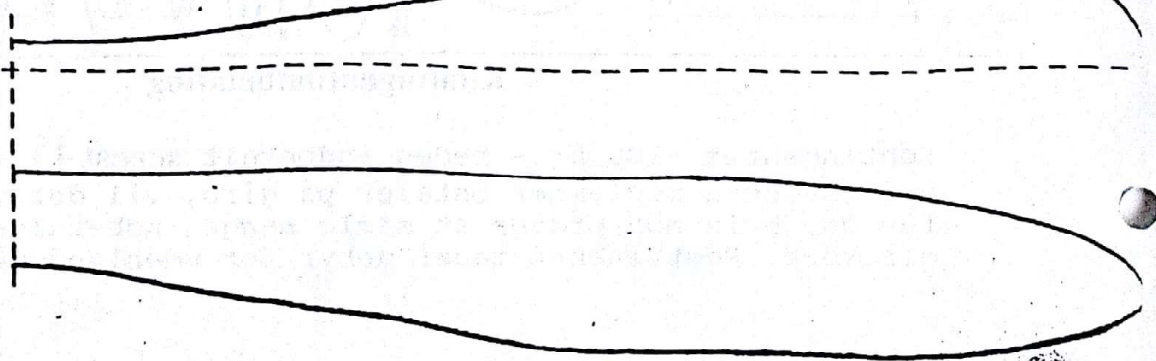
5. distrikt (Viborg). A 1: P. Pedersen (502) 488, L. Bach (502) 330, J. W. Nielsen (502) 95. — A 2: K. E. Andersen (506) 665, P. Pedersen (502) 495, J. W. Nielsen (502) 433. — A 3: K. W. Nielsen (502) 267, J. W. Nielsen 151. — F: Eg. Madsen (506) 73 km/t, E. Andersen (506) 73 km/t, H. Kunkel (506) 71 km/t.

6. distrikt (Vandel). A 1: J. A. Lauridsen (608) 457, K. Hansen (611) 278. — A 2: K. Hansen 974, J. A. Lauridsen 707, P. A. Hansen (608) 325. — A 3: J. A. Lauridsen 721. — C: B. A. Hansen 111, K. B. Larsen (612) 96. — D: H. Nielsen (612) 180. — F: H. Bruun (612) 134 km/t, B. Sørensen (612) 88 km/t, S. A. Andersen (612) 56 km/t.

Flyvedagspokalerne: Svævemodeller: Hans Hansen (105) 3125 sek. Gummimotormodeller: Jørgen S. Petersen (302) 1541 sek. — Gas-motormodeller: Kaj V. Nielsen (207) 1226 sek.

Propel til Super-Cleo.

Her er tegning i fuld størrelse til den i artiklen beskrevne propel til Cleo.



Landsmødet den 3. oktober 1993 på vandrerhjemmet i Korsør.

Ved 10.00 tiden begyndte deltagerne at samles på det flotte og hyggelige vandrerhjem, og snart gik snakken om gamle dage. Mange havde medbragt billeder, udklip og tegninger, og mange gamle minder blev genopfrisket.

Det viste sig at være en god ide at afsætte et par timer inden mødet til socialt samvær.

Efter en god "tage selv" frokost indledtes landsmødet kl. 1315 med 13 deltagere. Oscar Vang havde nødtvungent sendt afbud aftenen før.

1. Fritz Neuman, der havde arrangeret mødet, blev valgt til dirigent og undertegnede som referent.
Fritz konstaterede, at mødet var indvarslet et par dage for sent, men ingen havde noget at indvende.
2. I sin beretning nævnte formanden Erik Knudsen, at klubben som planlagt havde udsendt tre medlemsblade i årets løb.
Medlemstallet var steget til 62.
Medlemmer fra klubben havde deltaget i to konkurrencer i Sverige. Den ene i Halmstad i maj. Den anden var SM i Rinkaby ved Åhus.
Klubben er efterhånden kommet i besiddelse af mange tegninger, og der kommer stadig flere til.
Erik Knudsen kom ind på emner som museum, udstillinger, konkurrencer og evt. æresmedlemmer.
Ønsket om en museum og afholdelse af en eller flere udstillinger er noget, der nok ikke kan opfyldes lige med det første, fordi det ganske enkelt vil være nogen tid før, der er indsamlet materiale nok og bygget tilstrækkeligt med modeller til en udstilling.
På grund af manglende flyveplads har der ikke været afholdt nogen form for konkurrence. Men måske er der en mulighed i foråret 1994 i Hillerød. Og der er måske også en mulighed på Fyn i september.
Spørgsmålet om æresmedlemmer har været fremme siden klubbens start. Det blev foreslået, at bestyrelsen retter henvendelse til de gamle modelflyvere, der har betydet noget for dansk modelflyvning, og som kan komme på tale som æresmedlemmer.
Beretningen godkendt.
3. Kassereren Fritz Neuman fremlagde regnskabet. Årets indtægt har været kr. 6799,80, udgiften kr. 2765,48, hvilket giver et overskud på kr. 4038,32. Sammenlagt med beholdningen fra 1992 giver det en beholdning på kr. 6540,82.
Grunden til den gode økonomi skyldes først og fremmest, at medlemsbladet hidtil har været fremstillet med meget små omkostninger af Erik Knudsen og Frank Dahlin.
Regnskabet godkendt.
4. Indkomne forslag. Under dette punkt var der fra Harry Nielsen og Oscar Vang indsendt et ret detaljeret forslag til nyt regelsæt. (Forslaget udsendt som bilag til medlemsbladet.)
Samtidig foreslog bestyrelsen at anvende de gamle regler, der blev vedtaget i 1992, i endnu et år.
Forslaget fra Harry Nielsen og Oscar Vang gav anledning til nogen debat, der mundede ud i, at der var overvejende stemning for at anvende de gamle regler i hvert fald et år frem.

5. Bestyrelsen, suppleant og revisor genvalgt.
6. Med hensyn til næste landsmøde undersøger bestyrelsen muligheden for et kombineret møde og konkurrence på Fyn i september. Alternativ mødedag 2. oktober.

Mødet sluttede kl. 1445, hvorefter Arne Hansen viste videofilm fra især de svenske konkurrencer, hvor der var dansk deltagelse. Arne havde meget mere film, end vi kunne nå at se, men vandrerrhjemmet skulle lukke, så ved godt 1600 tiden tog vi hver til sit.

Poul Rasmussen.



SM i Rinkaby 1993

Øverst Sten Persson med vinderen i kl. F, Peder Christiansens Jupiter fra 1950. Også på 2. pladsen sås en Jupiter. Der var 11 deltagere i denne klasse, hvor de fleste motorer var af nyere årgang. Stens motor: Webra 1,5 ?

Ved siden af ses Lars Ljungberg med sin velbyggede og velflyvende Cleo. Den danske KDA begyndermodel konstrueret af SP i 1949 er meget populær i Sverige. Den var forsynet med ikke mindre end 32 g motorgummi og havde et fantastisk stig med lang motorløbetid.



SM i Rinkaby.

Igen i år var den danske oldtimerklubs medlemmer inviteret til at deltage i de svenske mesterskaber, der blev afholdt 7. og 8. august Rinkabyfeltet med indkvartering i Åhus.

Denne gang blev vi fire deltagere, Erik Knudsen, Frank Dahlin, Fritz Neuman og undertegnede. Desuden var Arne Hansen med som observatør og benyttede lejligheden til at optage ikke så få meter videofilm.

Fritx fløj med sin egen konstruktion FIDUSIA (Laruska). Erik var tilmeldt med sin wakefield VICTORY, Frank med Peter Christiansens wakefield fra 1940, og jeg med KORDA 37, KADET og PELIKAN.

Der var tilmeldt ialt 208 modeller, hvoraf 173 fik noteret flyvetid. Som sædvanlig var gummimotormodellerne i overtal.

Vejret var fint, og kun lidt urolig luft og en byge generede.

Nogle af vore modeller var nye og utrimmede, så vi stod ikke i kø for at få udleveret plaketter ved præmieuddelingen. Men Fritz blev da nr. 4 ud af 26 deltagere, og jeg blev nr. 6 med KADET ud af 39 deltagere. Frank blev sidste mand ud af 22 med en samlet flyvetid på 36 sek. Erik kunne ikke få styr på VICTORY og startede ikke.

Under optræk af min KORDA smuttede motoren af krogen og ødelagde kroppen. Min PELIKAN var en smule skæv og ikke forsynet med stilbar kurveklap, så det var ikke til på stedet at rette skævheden. Ved en konkurrence af dette format er der utroligt meget at se på. Det var en fryd og en fornøjelse at se og høre gasserne med deres gamle motorer tøffe opad i 20 sek., når alt gik vel, og vi danskere er stadig imponeret over den meget gamle type gummimotormodel TWIN PUSHER. Fire sykker af typen fløj, og klassen blev vundet af Sigurd Isacson med en model fra 1935. Han blev også nr. 2 med en model fra 1933. En deltager havde fremstillet en optrækkermaskine af et piskeris, så han var fri for at trække hver motor op for sig. Jørgen Surlykke Petersen ville have frydet sig ved synet af dels fire deltagende CLEO og det stig, en CLEO kan trimmes til. Vi så en CLEO forsynet med 33 gr. gummi med et imponerende stig. At der samtidig var termik gjorde ikke oplevelsen tingere.

Jeg tro ikke, at nyere kopier af modeller flyver bedre end de oprindelige, men for gummimotormodellernes vedkommende er man nok blevet mere omhyggelig med fremstilles af propellen, og man er ikke mindst blevet bedre til at udnytte motorgummiet.

Anvendelse af lunte til termikbremse er stadig dominerende i Sverige, og det er lige som om en moderne timer ikke rigtigt passer til gamle modeller.

På resultatlisten var det de gamle navne, der gik igen. Deltagere som Anders Håkansson, Sigurd Isacson og Lennart Hansson kommer man ikke uden om.

Blandt deltagerne var der ikke så få unge og yngre, og også piger er der at finde blandt svenske oldtimerflyvere.

Forud for det svenske landsmøde lørdag aften blev de danske deltagere kaldt frem og fik overrakt en plakette som erindring om deltagelse i SM 1993.

Som sædvanlig mødte vi hos de svenske arrangører og deltagere en stor gæstfrihed og megen interesse for den danske "oldtimerselskab." Og det uundgåelige spørgsmål: Hvornår skal vi til Danmark og flyve? Dette svenske ønske håber vi at kunne indfri i 1994.

Poul Rasmussen.

Klassificering af danske modelfly 1937-1954

Af Arne Hansen

Dansk Modelflyver Forbund blev stiftet i august 1937, og det blev herhjemme anledningen til indførelsen af klasseinddeling af modelfly.

Wakefieldmodellen var allerede formuleret efter flere års forudgående udvikling. En betingelse i den første Wakefield-konkurrence i 1928 var, at modellen skulle jordstarte ved egen kraft, og da gummimotoren endnu på den tid var det mest effektive drivmiddel for modelfly, var grunden lagt for denne mest berømte modelklasse.

Den var blevet begrænset i størrelse på grundlag af planareal samt et max. haleplan.

Desuden skulle det største kroptværsnit være mindst $L^2/100$ (L =kroplængde). Denne regel fik indflydelse på fremtidige klasser, og den gav i de følgende år anledning til mange diskussioner og ændringer.

Alle øvrige modeller blev delt i 15 klasser efter spændvidde, trods wakefieldklassens arealbegrænsning! Disse klasser skulle opfylde en planbelastning på min. $10\text{g}/\text{dm}^2$, og der var for svævemodeller ingen krav om kroptværsnit.

I forbindelse med tilslutning til D.K.D.A.S. (K.D.A.) og F.A.I. i 1939 blev antallet af klasser reduceret til i alt 14. Planbelastningen blev hævet til min. $15\text{g}/\text{dm}^2$, og haleplanarealet blev for alle normalmodeller begrænset til max. 33% af

planarealet, som også tidligere var gældende for Wakefieldmodeller. Der blev indført en speciel international F.A.I. svævemodel på max. 3,5 m spændvidde samt et min. kroptværsnit ($L^2/200$). I flere lande var kroptværsnittet for svævemodeller på min. $L^2/100$, som for Wakefieldmodellen, men for svævemodeller virkede kroppe efter denne regel meget uharmonisk tykke.

I 1941 blev klassesdelingen for alle modeller formuleret på grundlag af planareal, og der indførtes et min. kroptværsnit for både svævemodeller ($L^2/200$) og motormodeller ($L^2/100$). Den specielle F.A.I. svævemodel udgik, idet den blev indeholdt i de almene klasser. Samtlige modeller kom til at omfatte i alt 11 klasser. Med grundlag i planarealer blev der større interesse for at eksperimentere med planernes sideforhold.

Efter krigen blev der god brug for, at der internationalt kom mere ensartede regler. Efter mange diskussioner lykkedes det i 1946 de nordiske lande at blive enige om et fælles regelsæt.

Wakefieldmodellen indgik naturligt heri, og da der endnu ikke fandtes en tilsvarende international standard for svævemodeller, blev man enige om at indarbejde den mellemstore A2-model som international konkurrencemodell. De nye klassesdelinger blev ikke for Danmark så markant forskellige fra de foregående.

Det blev fortsat en inddeling på grundlag af planarealer, men med noget snævrere grænser. For A2-modellen blev krop-tværsnittet reduceret til $L^2/300$.

Der blev på internationalt plan arbejdet videre med harmoniseringen af de forskellige landes regler, og i 1948 kom der ændringer i klassernes beregningsmåde. Der blev indført ændring i modellernes arealformulering, idet der nu skulle regnes med summen af det projicerede areal af plan og haleplan. Herved bortfaldt den tidligere regel for normalmodeller om haleplanets max. størrelse på 33% af planarealet. Kroptværsnittet skulle ifølge F.A.I. mindst opfylde $F/100$ for svæve-modeller og $F/80$ for motormodeller excl. Wakefieldmodeller (F =samlet planareal). Tværsnittet blev herefter for A2-modeller næsten som tidligere, men for motormodeller blev det normalt mindre.

Reglerne for Wakefieldmodeller fortsatte efter de hidtidige regler.

Den mindste klasse for svævemodeller og gummimotormodeller blev nationalt tilladt uden kroptværsnit.

Disse regler blev tilladt i 1948 sammen med de tidligere, men i 1949 blev de obligatoriske.

Interessen for svævemodeller var voksende ude i verden, og selv om mange landes organisationer forsøgte gennem F.A.I. at få normeret en konkurrencemodel, der var betydeligt større end A2-modellen, lykkedes det dog de nordiske lande at få denne anerkendt som den fremtidige internationale konkurrence-svævemodel.

Det første uofficielle V.M. med A2-modeller blev afholdt i Sverige 1950 og fra 1951 blev V.M. officielt i denne klasse.

I 1951 følger reglerne for Wakefieldmodeller med i udviklingen og får også projiceret arealberegning af plan og haleplan. Det største kroptværsnit får et fast min. areal uafhængigt af det samlede planareal og med væsentlig slankere kroppe til følge. For A2-modeller bliver der ligeledes fastsat et min. tværsnitsareal, som dog er tilsvarende det tidligere beregnede for klassens max. planareal.

Gasmotormodeller med max. 2.5 cm^3 motor blev den internationale konkurrence-model for denne gruppe, og der blev indført V.M.

Disse regler blev gældende til 1954, hvor kravet til kroptværsnit helt bortfaldt, og der for Wakefieldmodeller blev indført den første begrænsning af gummivægten til max. 80 gr. (senere 50 gr.).

Disse markante ændringer vil være en naturlig tidsmæssig afgrænsning for modelkonstruktionens betegnelse som "old timer modeller".

Bilag:

1. Modelklasser for rekordsætning 1938-39
uddrag af "Modelflyvesporten i Danmark"
hæfte udgivet af M.F.
2. Modelklasser for rekordsætning okt. 1939
uddrag af regelhæfte udgivet af M.F.
3. Modelklasser for rekordsætning 1942
uddrag af bogen "Modelflyvesport"
- 4a-b. Nordiske Modelflyveklasser 1946
fra "Dansk Modelflyver Union meddeler"
5. Ændring af internationale regler 1948
fra "Dansk Modelflyver Union meddeler"
- 6a-b. Modelflyve-bestemmelser 1952
tillæg til "Modelflyvenyt fra K.D.A."

DANSK MODELFLYVER FORBUND

STIFTET DEN 29. AUGUST 1937

Forbundets Regler

for

Anerkendelse af Danmarksrekorder.



- 1) Dansk Modellflyverforbund 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 andet Fremdriftsmiddel end Gummi.
 - 9) Wakefield Modeller (Se Reglerne om Wakefield Modeller).
 - 10) Svævemodeller 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, mek. styrede.
- 5) Bestemmelser for Modellerne:

Motormodeller (Krop):
 Spændvidde: Maxim. 350 cm.
 Planbelastning Minimum 10 g/dm² (Gram pr. Kvadratdecimtr.).
 Propellernes Antal og Anbringelse ligegyldig.
 Gummisnorene skal ligge helt indesluttet i Kroppen, og Kroppens totale Længde maa ikke overstige Planets Spændvidde. Paa Kroppens tykkeste Sted skal Tværsnittet (Arealet) være mindst $\frac{\text{Kroplængde} \times \text{Kroplængde}}{200}$.

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

Svævemodeller:
 Spændvidde: Maximum 350 cm.
 Planbelastning: Minimum 10 g/dm² (Gram pr. Kvadratdecimtr.).
- 10) Bestemmelser fra Wakefield Modeller: Største Kroplængde (Propel og Ror inclusive) maa ikke overstige Planets Spændvidde. Modellen skal være forsynet med Gummimotor(-motorer) og drives ved Hjælp af Propel (Propeller). Modellen skal have et bærende Planareal paa mindst 12,3 dm² (Kvadratdecimeter) og højst 13,5 dm². Som bærende Planareal regnes Horizontalprojektion 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 indklædt (lukket) Krop. Paa Kroppens tykkeste Sted skal Tværsnittet (Arealet) 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.



DANSK MODELFLYVER FORBUND

Rekordregler.

Gældende fra 1. Oktober 1939.

1.

Dansk Modelflyver Forbund fører de officielle Danmarksrekorder. Betingelsen for Anerkendelsen af en Rekord er, at Modellens Præstation kontrolleres af to Personer, der er Medlem af en Organisation under F. A. I. Modellens Ejer og eventuelle Hjælpere ved Starten maa ikke være Kontrollanter.

2.

Klasserne er:

1. Gummimotormodeller under 50 cm Spv.
2. — mellem 50 og 100 cm Spv.
3. — " 100 og 150 cm Spv.
4. — " 150 og 350 cm Spv.
5. — , specielle, 0—350 cm Spv. (Enter, Haleløse, Tandems, Vingeslags, Autogyros, Helicopters etc.).
6. Wakefieldmodeller. (Se specielle Regler, Paragraf 9).
7. Indendørs Gummimotormodeller. (Se specielle Regler, Paragraf 10).
8. Benzinmotormodeller og Modeller med andet Fremdriftsmiddel end Gummi. (Se specielle Regler, Paragraf 11).
9. F. A. I. Svæve- og Model 70—350 cm Spv.
10. Svæve- og Model under 100 cm Spv.
11. — mellem 100 og 150 cm Spv.
12. — " 150 og 350 cm Spv.
13. — " 0 og 350 cm Spv., Enter, Tandems og Haleløse.
14. — " 0 og 350 cm Spv., Styrede Modeller.

7.

Bestemmelser for Normalmodellerne (Svæve- og Motormodeller):
 Minimumsplanbelastning: 15 g/Kvdm. Haleplansarealet maa højst være 33 pCt. af Planarealet. Planarealet er ved Modeller med løst Plan beliggende over, paa eller under Kroppen, det samlede Areal af Planet. Ved Modeller, hvor Planet gaar gennem Kroppen, regnes kun det udenfor Kroppen liggende Areal som Planareal. Ligger Planet umiddelbart ovenpaa eller nedenunder Kroppen (uden Mellemrum), regnes den Del af Planet, der danner en naturlig Fortsættelse af Kroppen, set i Tværsnit, for hørende til Kroppen ved Udregningen af dennes Tværsnit.

Stokmodeller: Propellernes Antal og Anbringelse illeggyldig. Gummisnoren(-e) maa kun anbringes udenpaa Stokken(-e).

Kropmodeller: Propellernes Antal og Anbringelse illeggyldig. Gummisnoren(-e) skal ligge helt indesluttet i Kroppen(-e). Kroppen (eller Kroppene tilsammen) skal have et Tværsnitsareal, der mindst er:

$$\frac{\text{Kroplængde} \times \text{Kroplængde}}{100} \quad \left(\frac{L \times L}{100} \right)$$

8.

Bestemmelser for Modellerne i Klasserne 5 og 13:
 Minimumsplanbelastning: 15 g/Kvdm. Ved Kropmodeller skal største Kroptværsnit mindst være $L \times L : 100$ for Motormodeller.

Det største Kroptværsnit for haleløse Modeller med en Krop, der er en Udvidelse af Planet, regnes som Arealet af en Ellipse, indskrevet i Udvidelsen. Lillenkseen skal mindst være $\frac{1}{4}$ af Storeaksen, Idet Storeaksen er den vertikale Højde af Udvidelsen.

$$\left(\text{Arealet er saa: } \frac{\pi \cdot a^2}{3} \right)$$

9.

Bestemmelser for Wakefieldmodeller (Klasse 6):
 Modellen skal være en Gummimotormodel med en eller flere Propeller. Planarealet skal ligge mellem 12,3 og 13,5 Kvdm. Haleplanets Areal maa ikke overstige 33 pCt. af Bæreplanets. Største Kroptværsnit skal mindst være $L \times L : 100$. Motoren(erne) skal ligge helt indesluttet i Kroppen. Modellens samlede Vægt skal mindst være 227 Grann.
 Alle Dele herunder ogsaa Propeller og Hjul skal være fremstillet af Ejeren (Gear og Tandhjul dog undtagen)!

I denne Specialklasse noteres kun Jordstartsvarighedsrekord.

10.

Bestemmelser for indendørs Modeller (Klasse 7):
 Maksimumsplanbelastning: 10 g/Kvdm. Maksimumsspændvidde: 100 cm. Der noteres kun Rekord for Jordstart Varighed, Haandstart Varighed samt Hastighed. Rekorderne skal flyves indendørs.

11.

Bestemmelser for Benzinmotormodeller:
 Maksimumsplanbelastning: 50 g/Kvdm. Kun Kropmodeller med største Tværsnit mindst $L \times L : 100$ tillades. Den samlede Længde maa ikke overstige Spændvidden. Haleplansarealet maa højst være 33 pCt. af Planarealet.

Kun følgende fire Jordstartsrekorder anerkendes: Varighed, Distance, Hastighed og Højde.

DANSK MODELFLYVER UNION

D. M. U.



REKORDREGLER.

Gældende fra 1. Januar 1942.

1. Dansk Modelflyver Union fører de officielle Danmarksrekorder. Betingelsen for Anerkendelsen af en Rekord er, at Modellens Præstation kontrolleres af to Personer, der er Medlemmer af en Organisation under F.A.I. Modellens Ejer maa ikke være Kontrollant.
2. Klasserne er:
 - Kl. 1: Gummimotormodeller under 4 Kvdm. Planareal.
 - Kl. 2: Gummimotormodeller mellem 4½ og 12 Kvdm. Planareal.
 - Kl. 3: Gummimotormodeller over 12,3 Kvdm. Planareal.
 - Kl. 4: Gummimotormodeller, specielle (Ande-, Tandem-, haleløse og Vingelagsmodeller, Mølleplaner, Helikoptere etc.).
 - Kl. 5: Indendørs Gummimotormodeller (Se Paragraf 10).
 - Kl. 6: Benzinmotormodeller eller andre Modeller med andet Fremdriftsmiddel end Gummi (Se Paragraf 11).
 - Kl. 7: Svævemodeller under 13 Kvdm. Planareal.
 - Kl. 8: Svævemodeller mellem 13½ og 29½ Kvdm. Planareal.
 - Kl. 9: Svævemodeller over 30 Kvdm. Planareal.
 - Kl. 10: Specielle Svævemodeller. (Ande-, Tandem- og haleløse Modeller).
 - Kl. 11: Styrede Svævemodeller. (Se Paragraf 12).
7. a. Almindelige Bestemmelser for Normalmodellerne (Svæve- og Motormodeller):

Minimumplanbelastning: 15 g/dm².
 Maksimumspændvidde: 350 cm.
 Hvis Haleplanet overskrider 33⅓ % af Planarealet, regnes det samlede Areal som Bæreflade, der skal medregnes ved Udregning af Planbelastningen. Planarealet er ved Modeller med løst Plan beliggende over, paa eller under Kroppen, det samlede Areal af Planet. Ved Modeller, hvor Planet gaar gennem Kroppen, regnes kun det uden for Kroppen liggende Areal som Planareal. Ligger Planet umiddelbart oven paa eller neden under Kroppen (uden Mellemrum), regnes den Del af Planet, der danner naturlig Fortsættelse af Kroppen, set i Tværsnit, for hørende til Kroppen ved Udregningen af dennes Tværsnit.
- b. Særlige Bestemmelser for Motormodeller:

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

Kroppen (eller Kroppene tilsammen) skal have et største Tværsnitsareal, der mindst er L×L : 200, hvor L er Modellens Total-længde.
8. Bestemmelser for Modellerne i Klasse 4 og 10:

Ved Kropmodeller skal største Kroptværsnit mindst være L×L : 100 for Motormodeller, L×L : 200 for Svævemodeller, hvor L er Modellens Total-længde. Ved en Ande-Model forstås en Model, hvis Forplans Areal ikke overstiger 33⅓ % af Bagplanets. Ved en Tandem-model forstås en Model, hvor Arealet af det mindste Plan højst er 10 % mindre end Arealet af det største. Det største Kroptværsnit af haleløse Modeller med en Krop, der er en Udvidelse af Planet, regnes som Arealet af en Ellipse, indskrevet i Udvidelsen. Lilleaksen skal mindst være en Trediedel af Storaksen, idet Storaksen er den vertikale Højde af Udvidelsen. (Arealet er saa $\frac{\pi \times a^2}{3}$, hvor a er den halve Storakse).
9. Bestemmelser for Wakefieldmodeller:

Modellen skal være en Gummimotormodel med en eller flere Propeller. Planarealet skal ligge mellem 12,3 og 13,5 Kvdm., og Haleplanarealet maa ikke overstige 33⅓ % af Bæreplanets. Modellens samlede Vægt skal være mindst 227 Gram. I denne Specialklasse noteres kun Jordstarts-Varighedsrekord, der skal være den samlede Tid for 1, 2 eller 3 Flyvninger samme Dag, divideret med 3, sat efter almindelige Konkurrenceregler. Hvert Aar begyndes paa ny.
10. Bestemmelser for indendørs Modeller (Klasse 5):

Maksimumplanbelastning: 2 g/Kvdm. Maksimumspændvidde 100 cm. Der noteres kun Rekord for Jordstart/Varighed og Haandstart/Varighed. Rekorderne skal flyves indendørs.
11. Bestemmelser for Benzinmotormodeller:

Maksimumplanbelastning: 50 g/Kvdm. Kun Kropmodeller med største Tværsnit mindst L×L : 100, hvor L er Modellens Total-længde, tillades. Haleplanarealet maa højst være 33⅓ % af Planarealet. Foruden Vandstartrekord anerkendes kun følgende 4 Jordstartrekorder: Varighed, Distance, Hastighed og Højde.
 (Flyvning med Benzinmotormodeller maa kun foretages, naar Ejeren har faaet udstedt Certifikat fra Unionen (d. v. s. fra DKDAS), og Ejeren skal kunne dokumentere at have tegnet Ansvarsforsikring, der dækker eventuelle Skader, forvoldt ved Flyvning med Benzinmotormodeller).
12. Bestemmelser for styrede Svævemodeller (Klasse 11):

De styrede Modeller skal være forsynet med en automatisk Styring eller Fjernstyring, der skal være effektiv. Kontrollanterne skal bekræfte, at Styringen fungerer. Vindfanestyring, Pendulstyring og lign. anerkendes ikke.

Nye Regler i 1948

Kort før Krigen tilpassede vi i størst mulig Grad vore danske Regler til de internationale FAI-Regler. Under den betydelige Udvikling i Krigsaarene kom disse til at virke forældede paa mange Punkter, hvorfor vi gik vore egne Veje. Efter Krigen fik vi nye fællesnordiske Regler, som ogsaa skulde bane Vejen for nye FAI-Regler.

Ved FAI-Mødet i London 1946 blev Reglerne noget ændrede, men ikke færdige. En hel Del af de nordiske Tanker havde vundet indpas, men i mange andre Lande har man naturligvis ofte andre Synspunkter, og disse kom nu ogsaa ind. Ved det forberedende FAI-Møde i Stockholm i Juni 1947, hvor Førsteinstruktøren repræsenterede Danmark, kom man et godt Stykke frem mod Enighed. Ved den officielle FAI-Konference i Genève i September 1947 blev Reglerne endelig fastsatte, og det er nu paa Tide at ændre de nordiske Regler, saa de i videst mulig Grad stemmer overens med de internationale.

Det var desværre af økonomiske Grunde ikke muligt at faa en Repræsentant for Unionen med til Genève, men Generalsekretær Falkmar fra DKDAS deltog i Møderne med Instruktioner fra Unionen og opnaaede — i Samarbejde med den svenske Ingeniør *Dérantz* — alligevel at lægge et dansk Lod i Vægtskaalen paa afgørende Punkter, selv om han ikke selv er Modellflyver. Man kan ikke forvente, at internationale Regler bliver saadanne, at alle Lande synes, de er helt rigtige. Man maa affinde sig med andre Landes Meninger og komme med et brugbart Kompromis.

Efter at de „nordiske Regler“ har været gældende i to Aar, kommer der altsaa fra 1948 visse Ændringer, men det bliver dog forholdsvis faa Modeller, der ikke opfylder disse Regler, og der bliver ogsaa en vis Overgangsperiode, hvor de gamle Modeller stadig kan bruges.

De nye Regler kan heller ikke blive trykt og udsendt til 1. Januar, dels fordi den fuldstændige Tekst for FAI-Reglerne endnu ikke er kommet fra Paris, dels fordi der skal foregaa visse Forhandlinger med de nordiske Lande om Klasseinddelingen, som er noget ekstra udover FAI-Reglerne.

Hovedændringerne:

De vigtigste Ændringer gælder Planareal og Kroptværsnit, og de er først fastsat efter meget lange og indgaaende Diskussioner.

Som *Planareal* regnes fremtidig de sammenlagte projicerede Arealer af Hovedplan og Haleplan. Der bliver ingen Begrænsning af Haleplanets Størrelse. Ved Udregning af Planarealet medregnes den Del, der evt. gaar ind gennem Kroppen. Ved Strømlinieovergange forlænges Planets normale Konturer ind til Kroppens Symmetrilinie for Udregning af Arealet.

Den nye Definition af Planareal medfører, at der ikke skulde kunne opstaa Tvivlstilfælde mere. Ligeledes vil kraftigt opadbøjede Øjer paa en Model kun i meget ringe Grad blive regnet for Planareal. Men det kan naturligvis give lidt mere Arbejde at udregne det projicerede Planareal end det udfoldede.

Det største Planareal, en Model maa have efter den nye Regel, er 150 Kvdm. Totalareal [fjernstyrede efter nordisk Regel 250 Kvdm.]. Der er ingen Begrænsning i Størrelse nedad mere. Specialmodeller [B3, C5, D5] er ikke begrænsede i Areal, men maa højst veje 5 kg.

Kroptværsnittet, der i mange Aar har været baseret paa Modellens Længde [som ikke maatte være større end Spændvidden], bliver nu som alt andet regnet efter Planarealet. For Svævemodeller lykkedes det Sverige, Svejt og Danmark at gennemføre F:100. Der er F det totale Planareal [Plan + Haleplan]. Det betyder tyndere Kroppe end hidtil efter de internationale Regler, men nogenlunde det samme som de nordiske hidtil — dog kommer korte Kroppe i Farezone. For Gummimotor-modeller bliver Tallet F:80, hvilket betyder meget tyndere Kroppe end hidtil [Wakefieldreglen er dog indtil videre uforandret]. For Gasmotormodeller er Reglen ogsaa F:80. For haleløse og flyvende Vinger gælder ingen Kroptværsnitsregel.

Planbelastningen bliver nu mindst 12 og højst 50 g/Kvdm. Dette er ingen væsentlig Ændring fra de hidtil gældende 15, da man nu regner Haleplanet med i Arealet.

Nye Regler

I Hamar enedes man om nye nordiske Regler. De vil vil senere blive trykt samlet. I Aar gælder de gamle endnu, men man maa gerne bygge efter de nye. Af Hensyn til Konstruktørerne meddeler vi hermed Reglerne for de almindeligste Klasser:

A1: Total projiceret Planareal højst 18 Kvdm. Planbelastning mindst 8 g/Kvdm. Intet Kroptværsnit.

A2: 32—34 Kvdm., Kroptværsnit F: 100, Vægt mindst 410 g.

A3: Planareal mindst 40 Kvdm., Planbelastning mindst 12 g/Kvdm., Kroptværsnit F: 100.

C1: Planareal højst 9 Kvdm., Belastning mindst 8 g/Kvdm., intet Kroptværsnit.

C2: Planareal 10—13 Kvdm., Belastning mindst 12, Kroptværsnit F: 80.

C3: Som Wakefield hidtil.

D1: Motor højst 5 ccm. Planbelastning 12—50 g/Kvdm. Kroptværsnit F: 80.

Projiceret areal

Grader	pCt.	Omregningsfaktor	Grader	pCt.	Omregningsfaktor
6	10,5	0,995	35	70,0	0,82
8	14,1	0,99	40	83,9	0,77
10	17,6	0,985	45	100,0	0,71
12	21,3	0,98	50		0,64
14	24,9	0,97	55		0,57
16	28,7	0,96	60		0,50
18	32,5	0,95	65		0,42
20	36,4	0,94	70		0,34
25	46,6	0,91	75		0,26
30	57,7	0,87	80		0,17

Efter de nye regler, som træder helt i kraft fra 1. januar, skal der regnes med det projicerede areal. Her er en tabel, der letter omregningen fra virkeligt til projiceret areal eller omvendt. Man måler eller udregner det virkelige areal af planhalvdelen eller øret samt den vinkel, den pågældende del er bøjet op. Af tabellen finder man den tilsvarende omregningsfaktor. Det målte areal multipliceret med omregningsfaktoren giver det projicerede areal. Husk, at det projicerede areal altid er mindre end det virkelige. Forskellen er større jo kraftigere V-formen er. Ved vinkler under 10 grader er forskellen minimal.

I nogle tilfælde udtrykkes V-formen i %, d. v. s. man angiver hvor mange % af den halve spændvidde, plan-tippen er løftet over den vandrette. De til de forskellige grader svarende procenter der angivet i tabellen.

Wakefieldreglerne

Reglerne for Wakefieldmodellerne findes i lommebogen under C 3 på side 16. Det skal imidlertid yderligere bemærkes, at der her ikke regnes med projiceret, men med virkeligt areal, at haleplanet ikke må overskride 33,00 % af hovedplanets areal, at modellen — med undtagelse af evt. tandhjul — skal være bygget af ejeren. Der må anvendes færdiglavede »timere«.

Ved konkurrencen er fejlstartgrænsen 5 sek. (højst tre startforsøg pr. periode). Der er oprettet en 5 min. maximumtid. Har nogen over 5 min. på alle tre flyvninger, skal der flyves en fjerde start uden begrænsning. Der må til denne fjerde start anvendes reserve-model, men ellers ikke. Det er derfor bydende nødvendigt at anvende bremseklapper af en eller anden art (faldskærm, der udløses af en lunte, er mest almindelig). Der må foretages reparationer, udskiftes propeller og gummi.

M - 1 - 3

1. udgave
1952

Klassifikationsregler.

a. *Alment*: Dette kapitel indeholder definitionerne på flyvemodeller, grupper og klasser. Disse definitioner skal betragtes som konstruktions- og byggebestemmelser. For at en flyvemodel skal kunne tilhøre en bestemt angiven gruppe eller klasse, må den opfylde samtlige betingelser, der er angivet for gruppen eller klassen.

Efter definitionerne er under hvert punkt angivet betingelserne for opfyldelsen af de internationale FAI-regler (i parentes). Bestemmelserne for flyvemodellernes opmåling findes i M-1-6 Opmålingsregler.

b. *Definition af flyvemodel*: En flyvemodel er et luftfartøj beregnet til konkurrence og sport og af en sådan størrelse, at det ikke kan medføre personer. Planarealet må højst andrage 150 dm².

Vægten i flyveklar stand må højst andrage 5000 gram. Specielle flyvemodeller (B 3, C 5, D 5) er ikke begrænset m. h. t. planareal, kroptværsnit og planbelastning. Haleløse flyvemodeller er ikke begrænset m. h. t. kroptværsnit.

Ingen del af modellen må frigøres under starten eller flyvningen (se dog F-4-3).

c. *Definition af gruppe A, svævemodeller*: En svævemodel er en flyvemodel (se b), som er uden driv- eller styreanordning. Planbelastningen skal ligge mellem 8 og 50 g/dm². (FAI-svævemodeller skal have en planbelastning mellem 12 og 50 g/dm² samt et kroptværsnit på mindst F:100, hvor F er planarealet).

d. *Definition på gruppe B, gummimotormodeller (indendørs)*: En gummimotormodel (indendørs) er en flyvemodel (se b), som er konstrueret til indendørs flyvning, og som flyver i lukket lokale. Den skal være forsynet med driv- eller styreanordning i form af gummimotor(er). (Gruppe B findes ikke i FAI-reglerne).

e. *Definition på gruppe C, gummimotormodeller (udendørs)*: En gummimotormodel (udendørs) er en flyvemodel (se b), som er forsynet med driv- eller styreanordning i form af gummimotor(er). Planbelastningen skal ligge mellem 8 og 50 g/dm². (FAI-gummimotormodeller skal have 12 til 50 g/dm² planbelastning og kroptværsnit mindst F:80, hvor F er planarealet).

f. *Definition på gruppe D, fritflyvende gasmotormodeller*: En fritflyvende gasmotormodel er en flyvemodel (se b), som er forsynet med driv- eller styreanordning i form af forbrændingsstempelmotor (d. v. s. diesel- (selvtændings-), glødhoved- eller benzin- (tændrørs-) motor) på højst 10 cm³ slagvolumen. Planbelastningen skal ligge mellem 12 og 50 g/dm², kroptværsnittet skal være mindst F:80, hvor F er planarealet. Ved gasmotormodeller uden fjernstyring må motorløbetiden højst være 20 sekunder. (Gruppen opfylder FAI-reglerne).

g. *Definition på gruppe E, fritflyvende specialmotor-modeller*: En fritflyvende specialmotor-model er en flyvemodel (se b), som er forsynet med driv- eller styreanordning af anden art end gummimotorer eller forbrændingsstempelmotor. (Eks.: raketmotor, gasturbine, trykluftmotor etc.). (Gruppen findes ikke i FAI-reglerne).

h. *Definition på gruppe F, linestyrede motormodeller (hastighed)*: En linestyret motormodel (hastighed) er en flyvemodel (se b), som styres med liner mellem modelflyveren og modellen, og som flyver på cirkelbane. Motoren skal være af forbrændingsstempelmotor- eller specialmotortype. Stempelmotoren må højst have 10 cm³ slagvolumen. Modellens planbelastning skal ligge mellem 12 og 200 g/dm², kroptværsnittet skal være mindst F:80, hvor F er planarealet. (Gruppen opfylder FAI-reglerne).

M - 1 - 4

1. udgave
1952

i. *Definition på gruppe G, linestyrede motormodeller (kunstflyvning)*: Som gruppe F (se h), når modellen anvendes til kunstflyvning.

j. *Definition på gruppe H, linestyrede motormodeller (holdkapflyvning)*: Som gruppe F (se h), når modellen anvendes til holdkapflyvning (se F-4-15).

k. *Definitioner på klasserne i gruppe A, svævemodeller*:

A 1, lille klasse: svævemodeller (se c), hvis planareal er højst 18 dm². (FAI: planbelastning 12-50 g/dm², kroptværsnit F:100).

A 2, nordisk klasse: svævemodeller (se c), hvis planareal er mindst 32 og højst 34 dm². Kroptværsnit mindst 0,34 dm². Vægt mindst 410 gram. (Opfylder FAI-reglerne og foreskrives til VM).

A 3, store klasse: svævemodeller (se c), hvis planareal er mindst 40 dm². Planbelastning 12-50 g/dm². Kroptværsnit F:100, hvor F er planarealet. (Opfylder FAI-reglerne).

A 4, svævemodeller til skræntflyvning: svævemodeller klasse A1, A2 og A3, som startes med håndstart og flyves på skrænt.

A 5, automatstyrede svævemodeller: svævemodeller (se c) uden hensyn til størrelsen, som er forsynet med styreanordning, der manøvreres af impulser udefra uden modelflyverens påvirkning. (Eks.: Kompassstyring, variometerstyring m. m., derimod ikke kurveklap, som indstilles ved startsnorens udløsning, heller ikke urværksstyring, pendulstyring eller lignende). Svævemodeller, som tilhører denne klasse, kan ikke konkurrere eller sætte rekord i klasserne A 1, A 2, A 3, A 4 og A 6.

A 6, fjernstyrede svævemodeller: svævemodeller (se c) uden hensyn til størrelsen, som er forsynet med en styreanordning, der under flyvningen kan manøvreres fra jorden. (Eks.: radiostyring, styring med direkte eller reflekterede lysstråler m. m.). — Svævemodeller, som tilhører denne klasse, kan ikke konkurrere eller sætte rekord i klasserne A 1, A 2, A 3, A 4 eller A 5.

l. *Definitioner på klasserne i gruppe B, gummimotormodeller (indendørs)*:

B1, lille klasse: gummimotormodeller (indendørs) (se d), hvis planareal er højst 9 dm².

B 2, store klasse: gummimotormodeller (indendørs) (se d), hvis planareal er mindst 10 dm².

B 3, specielle: gummimotormodeller (indendørs) (se d) uden hensyn til størrelsen, der konstrueres som *gyroplan* (flyvemodel, som bæres af selvrotende plan eller planer, og hvis horisontale hjælpeflader ligger uden for modellens højakse og på samme side af modellens tværakse), *helikopter* (flyvemodel, som bæres af motordrevne roterende plan eller planer, og hvis horisontale hjælpeflader ligger uden for modellens højakse og på samme side af modellens tværakse) eller *ornitopter* (flyvemodel, som bæres af motordrevne slagvinger, som kan drive modellen frem uden højdetab).

m. *Definitioner på klasserne i gruppe C, gummimotormodeller (udendørs)*:

C 1, lille klasse: gummimotormodeller (udendørs) (se e), hvis planareal er højst 9 dm². (FAI: planbelastning 12-50 g/dm², kroptværsnit mindst F:80).

C 2, mellemklasse: gummimotormodeller (udendørs) (se e), hvis planareal er mindst 10 og højst 13 dm². Kroptværsnit mindst F:80, hvor F er planarealet. Planbelastning 12-50 g/dm². (Opfylder FAI-reglerne).

De nordiske Modelflyvereregler.

De ved Modelflyvelederkonferencen i Oslo udarbejdede Regler har nu været forelagt den nordiske Samarbejds-komité, og Reglerne er blevet godkendt, og de bliver nu fra Samarbejdskomitéen overgivet til de respektive Centralorganisationer til Ratificering. Først, naar de er blevet det, kan man sige, at Reglerne er endeligt vedtaget, men da der ikke er nogen Grund til at tro, at der vil blive foretaget i hvert Fald betydende Ændringer i Reglerne, offentliggøres de nu.

Som Helhed fylder Reglerne smaa 30 maskinskrevne Foli sider, (hvilket dog ikke skal forskrække nogen!). De indeholder følgende:

- Inddeling af Flyvemodeller,
- Klassificeringsregler,
- Indregistrering af Flyvemodeller,
- Startmetoder og Startregler,
- Resultatkontrol,
- Nordiske Modelflyvediplomer,
- Konkurrenceregler,
- Rekordregler.

Det er ikke Meningen her at aftrykke Reglerne in extenso. Kapitlet om Indregistreringen er ikke helt udformet endnu i alle praktiske Detailler, og desuden er der en hel Række Forhold desangaaende, som først maa ordnes, saa Indregistreringen vil først kunne tage sin Begyndelse engang i Foraaret eller Sommeren. Store Dele af de nye Regler adskiller sig endvidere ikke saa meget fra de gamle, at det er nødvendigt at aftrykke dem her. Reglerne vil senere blive samlet i et lille Hefte og udsendt til Medlemmerne. Idet vi gaar frem Kapitel for Kapitel skal her blot gengives de Ting, som er virkelig nye og af vital Betydning for den praktiske Udøvelse af Modelflyvningen, Aflæggelsen af Prøver, Rekordsætningen og Afholdelsen af Konkurrencer.

Inddeling af Flyvemodeller.

Flyvemodellerne inddeles i Grupper:

- A Svævemodeller,
- B Indendørs Gummimotormodeller.
- C Udendørs Gummimotormodeller.
- D Gasmotormodeller,
- E Specialmotor-Modeller.

Grupperne inddeles i Klasser: Samtlige Grupper med Undtagelse af Gruppe E Specialmotor-Modeller inddeles yderligere i Klasser. Denne Klasseinddeling sker dels efter Størrelsen (Planarealet) for de Modeller, som indgaar i Gruppen, dels efter deres Konstruktion uden Hensyn til Størrelsen.

Rekord- og Konkurrenceklasser: Rekorder noteres dels fælles for samtlige Flyvemodeller (absolutte Rekorder), dels for Modeller tilhørende Grupperne A—E hver for sig (Grupperrekorder) og endelig for Modeller tilhørende de Rekordklasser, i hvilke disse Grupper yderligere inddeles (Klasserekorder).

Rekord- og Konkurrencegrene: Indenfor hver Rekordklasse forefindes en eller flere af følgende fire Rekordgrene:

Tidsflyvning, Distanceflyvning, Højdeflyvning og Hastighedsflyvning.

Desværre tillader Pladsen ikke, at den gamle eller den nye Rekordliste kommer med, men i Løbet af kort Tid vil der blive udsendt nærmere Meddelelse herom.

Klassificeringsregler.

Almene Definitioner.

1. Definition paa en Flyvemodel: En Flyvemodel er et fritflyvende Luftfartøj, tungere end Luften, beregnet for Konkurrence og Sport og af en saadan Størrelse, at det ikke kan medføre Personer. Modeller uden Fjernstyring maa højst have 100 dm² Planareal og maa højst veje 3000 g. Ingen Del af Modellen maa løsgeres under Flyvningen.

2. Definition paa en Svævemodel: En Svævemodel er en Flyvemodel (se Pkt. 1 ovenfor), som er uden Drivanordning. Planbelastningen skal være mindst 10 g/dm².

3. Definition paa en Indendørs Gummimotormodel: En Indendørs Gummimotormodel er en Flyvemodel (se Pkt. 1 ovenfor), som er konstrueret for Indendørsflyvning, og som flyves i lukket Lokale. Den skal være forsynet med Drivanordning i Form af Gummimotor(er).

4. Definition paa en Udendørs Gummimotormodel: En Udendørs Gummimotormodel er en Flyvemodel (se Pkt. 1 ovenfor), som er forsynet med Drivanordning i Form af Gummimotor(er). Planbelastningen skal være mindst 10 g/dm². Ved Hastighedsflyvning maa Planbelastningen højst opgaa til 50 g/dm².

5. Definition paa en Gasmotormodel: En Gasmotormodel er en Flyvemodel (se Pkt. 1 ovenfor), som er forsynet med Drivanordning i Form af Diesel- eller Benzinmotor(er). Planbelastningen skal være mindst 10 g/dm². Ved Hastighedsflyvning maa Planbelastningen højst opgaa til 50 g/dm². Ved Gasmotormodeller uden Fjernstyring maa Motorløbetiden højst være 30 Sekunder.

6. Definition paa en Specialmotor-Model: En Specialmotor-Model er en Flyvemodel (se Pkt. 1 ovenfor), som er forsynet med Drivanordning af anden Art end Gummi-, Diesel- eller Benzinmotor. Planbelastningen skal være mindst 10 g/dm². (Eks. Raketmotor, Reaktionsmotor og Trykluftmotor).

Et THORNING BENSEN Produkt



Konstruktion:
J. Dommergaard

Type : MONSUN
STANDARD

HK : 1/10

Omd/M: 5000

Propeldia: 320 mm

MONSUN er ikke en Efterligning, men en dansk Nykonstruktion paa Modeldieselmotorernes Omraade.

Pris uden Propel Kr. 100,—
Pris med Propel Kr. 110,—

Skriv efter gratis Brochure fra Eneforhandler:

Ingeniør
LEO JEPPESEN
Gratiavej 8, Snekkersten

7. Definitioner paa Klasserne i Gruppe A

Svævemodeller:

A 1. Svævemodeller, den lille Klasse: Svævemodeller (se Pkt. 2 ovenfor), hvis Planareal er højst 15 dm².

A 2. Svævemodeller, Mellemlassen: Svævemodeller (se Pkt. 2 ovenfor), hvis Planareal er mindst 24 og højst 26 dm². Arealet af største Kroptværsnit skal være mindst L²:300, hvor L er Kroppens totale Længde. Vægten skal være mindst 400 g. Haleplansarealet skal være mindst 15 pCt. af Planarealet.

A 3. Svævemodeller, den store Klasse: Svævemodeller (se Pkt. 2 ovenfor), hvis Planareal er mindst 30 dm², og hvis Planbelastning er mindst 15 og højst 30 g/dm².

A 4. Svævemodeller til Skræntflyvning: Svævemodeller (se Pkt. 2 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen.

A 5. Svævemodeller, automatstyrede: Svævemodeller (se Pkt. 2 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som er forsynet med Styreanordning, som manøvreres af Impulser udefra uden den startendes Paavirkning. (Eksempel: Som Automatstyring regnes Kompassstyring, Variometerstyring m. m. — Som Automatstyring regnes derimod ikke Kurveklap, som indstilles ved Startsnorens Løsgørelse fra Modellen, heller ikke Urværkstyring, Pendulstyring eller lignende.) — Svævemodeller, som tilhører denne Klasse, kan ikke konkurrere eller sætte Rekord i Klasserne A1, A2, A3, A4 eller A6.

A 6. Svævemodeller, fjernstyrede: Svævemodeller (se Pkt. 2 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som er forsynet med Styreanordning, som under Flyvningen kan manøvreres fra Jorden. (Eksempel: Radiostyring, Styling med direkte eller reflekterende Lysstråler m. m.) — Svævemodeller, som tilhører denne Klasse, kan ikke konkurrere eller sætte Rekord i Klasserne A1, A2, A3, A4 eller A5.

8. Definitioner paa Klasserne i Gruppe B

Indendørs Gummimotormodeller:

B 1. Indendørs Gummimotormodeller, den lille Klasse: Indendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 3 ovenfor), hvis Planareal er højst 7 dm².

B 2. Indendørs Gummimotormodeller, den store Klasse: Indendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 3 ovenfor), hvis Planareal er mindst 8 dm².

B 3. Indendørs Gummimotormodeller, specielle: Indendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 3 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som konstrueres som Autogyro (Flyvemodeller, som bæres af selvrotierende Plan eller Planer, og hvis horisontale Hjælpeflader ligger udenfor Modellens Højakse og paa samme Side af Modellens Tværsakse), Helikopter (Flyvemodeller, som bæres af motordrevne roterende Plan eller Planer, og hvis horisontale Hjælpeflader ligger udenfor Modellens Højakse og paa samme Side af Modellens Tværsakse) eller Ornitopter (Flyvemodeller, som bæres eller fremdrives ved Hjælp af motordreven Slagvinge eller Slagvinger, som kan drive Molen frem uden Højdetab).

9. Definitioner paa Klasserne i Gruppe C

Udendørs Gummimotormodeller:

C 1. Udendørs Gummimotormodeller, den lille Klasse: Udendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 4 ovenfor), hvis Planareal er højst 7 dm².

C 2. Udendørs Gummimotormodeller, Mellemlassen: Udendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 4 ovenfor), hvis Planareal er mindst 8 og højst 11 dm². Arealet af det største Kroptværsnit skal være mindst L²:200, hvor L er Kroppens totale Længde. Planbelastningen skal være mindst 15 og højst 30 g/dm².

C 3. Udendørs Gummimotormodeller, den store Klasse: Udendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 4 ovenfor), hvis Planareal er mindst 12,25 og højst 13,55 dm² og hvis

Vægt er mindst 226,7 g. Arealet af det største Kroptværsnit skal være mindst L²:100, hvor L er Kroppens totale Længde. Kroppens Længde maa ikke overstige Spændvidden. Haleplansarealet skal være mindst 15 pCt. af Planarealet. Motorsystemet skal være helt indesluttet i Kroppen.

C 4. Udendørs Gummimotormodeller, Sæmodeller: Udendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 4 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som konstrueres for Vandstart, og som er fuldt funktionsdygtige efter 5 Minutters Flydeprøve.

C 5. Udendørs Gummimotormodeller, specielle: Udendørs Gummimotormodeller (se Pkt. 4 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som konstrueres som Autogyro, Helikopter eller Ornitopter (se Pkt. 8 ovenfor, Klasse B 3).

10. Definitioner paa Klasserne i Gruppe D

Gasmotormodeller:

D 1. Gasmotormodeller, den lille Klasse: Gasmotormodeller (se Pkt. 5 ovenfor), hvis Motor(er) har et totalt Slagvolumen paa højst 5 cm³. Planbelastningen skal være mindst 15 og højst 40 g/dm².

D 2. Gasmotormodeller, den store Klasse: Gasmotormodeller (se Pkt. 5 ovenfor), hvis Motor(er) har et totalt Slagvolumen paa over 5, men højst 10 cm³. Planbelastningen skal være mindst 15 og højst 40 g/dm².

D 3. Gasmotormodeller, Sæmodeller: Gasmotormodeller (se Pkt. 5 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som konstrueres for Vandstart, og som er fuldt funktionsdygtige efter 5 Minutters Flydeprøve. Planbelastningen skal være mindst 15 og højst 40 g/dm².

D 4. Gasmotormodeller, fjernstyrede: Gasmotormodeller (se Pkt. 5 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som er forsynet med Styreanordning, som under Flyvningen kan manøvreres fra Jorden, (se Pkt. 7 ovenfor, Klasse A 6). — Gasmotormodeller, som tilhører denne Klasse, kan ikke konkurrere eller sætte Rekord i Klasserne D1, D2, D3 eller D5.

D 5. Gasmotormodeller, specielle: Gasmotormodeller (se Pkt. 5 ovenfor) uden Hensyn til Størrelsen, som konstrueres som Autogyro, Helikopter eller Ornitopter (se Pkt. 8 ovenfor, Klasse B 3).

Anmærkning: For samtlige Klasser med Undtagelse af Klasserne i Gruppe B Indendørs Gummimotormodeller gælder følgende Haleplansregel: Dersom Haleplanet paa en Model overstiger 33 pCt. af Haleplanarealet, skal hele Haleplanets Areal medregnes i Bærefluden.



MIKRO-

Diesel

Enhver
Modelflyvers
Ønske

Pris 138 Kr.

Medlemmer af Dansk Modelflyver Union 15% Rabat.
Kaj Nielsen, Mekanisk Etablissement,
Kronprinsensgade 3, Kbhvn., Telefon Palæ 6628.

M - 1 - 5

1. udgave
1952

C 3, Wakefieldklassen: gummimotormodeller (uden-dørs) (se e), hvis planareal er mindst 17 og højst 19 dm². Kroptværsnit mindst 0,65 dm². Vægt mindst 230 gram. Motorsystemet skal være helt indesluttet i kroppen. (Opfylder FAI-reglerne og foreskrives til VM).

C 4, sømodeller: gummimotormodeller (udendørs) af klasserne C 1, C 2 og C 3, som konstrueres til vandstart, og som er fuldt funktionsdygtige efter 1 minuts flydeprøve. (FAI: planbelastning 12-50 g/dm², kroptværsnit mindst F:80).

C 5, specielle: gummimotormodeller (udendørs) (se e) uden hensyn til størrelsen, der konstrueres som gyroplan, helikopter eller ornitopter (se 1, B 3).

n. Definitioner på klasserne i gruppe D, fritflyvende gasmotormodeller:

D 1, international klasse: gasmotormodeller (se f), hvis motor(er) har et totalt slagvolumen på højst 2,5 cm³. Planbelastning 12-50 g/dm². Kroptværsnit mindst F:80, hvor F er planarealet. Vægt i gram mindst 200 gange slagvolumen i cm³. (Opfylder FAI-reglerne og foreskrives til VM).

D 2, store klasse: gasmotormodeller (se f), hvis motor(er) har et totalt slagvolumen på mindst 2,51 cm³ og højst 10 cm³. Planbelastning 12-50 g/dm². Kroptværsnit mindst F:80, hvor F er planarealet. (Opfylder FAI-reglerne).

D 3, sømodeller: gasmotormodeller (se f) af klasserne D 1 og D 2, der konstrueres til vandstart, og som er fuldt funktionsdygtige efter 1 minuts flydeprøve. (Opfylder FAI-reglerne).

D 4, fjernstyrede: gasmotormodeller (se f) uden hensyn til størrelsen, der er forsynet med en styreanordning, som under flyvningen kan manøvreres fra jorden (se k, A 6). Planbelastning 12-50 g/dm². Gas-motormodeller, som tilhører denne klasse, kan ikke konkurrere eller sætte rekord i klasserne D 1, D 2, D 3 eller D 5.

D 5, specielle: gasmotormodeller (se f) uden hensyn til størrelsen, der konstrueres som gyroplan, helikopter eller ornitopter (se 1, B 3). (Opfylder FAI-reglerne).

o. Definitioner på klasserne i gruppe F, linstyrede motormodeller (hastighed):

F 1, lille klasse: linstyrede motormodeller (hastighed) (se h), hvis motor(er) har et totalt slagvolumen på højst 2,5 cm³. Linelængde mindst 11,37 m (14 omgange til 1 km).

F 2, mellemklasse: linstyrede motormodeller (hastighed) (se h), hvis motor(er) har et totalt slagvolumen fra 2,51 til 5 cm³. Linelængde mindst 13,27 m (12 omgange til 1 km).

F 3, store klasse: linstyrede motormodeller (hastighed) (se h); hvis motor(er) har et totalt slagvolumen fra 5,01 til 10 cm³. Linelængde mindst 15,92 m (10 omgange til 1 km).

F 4, specialmotor-klasse: linstyrede motormodeller (hastighed) (se h), forsynet med specialmotor (se g). Linelængde mindst 15,92 m (10 omgange til 1 km). Maximumvægt af motor 500 gram, modellens maximale totalvægt i startklar stand indbefattet brændstof 1000 gram.

M - 1 - 6

1. udgave
1952

Opmålingsregler.

a. *Alment*: Dette kapitel indeholder anvisninger for den opmåling af flyvemodeller, som fordres for rekordsætning, diplomprøver og visse konkurrencer. Modellerne opmåles i færdigbygget, indfløjen tilstand. Opmålingen (eller en kontrol, specielt af vægten) bør foretages umiddelbart før eller efter præstationen.

b. *Planarealet*: Planarealet er udgangspunktet og fastsættes for alle typer med undtagelse af de specielle modeller (klasserne B 3, C 5 og D 5). Som planareal regnes summen af det projicerede areal af hovedplanet (-planerne) plus det projicerede areal af hjælpefladen (haleplan, forplan etc.), når modellen befinder sig i normal flyvestilling. Også de dele af planerne, som eventuelt går ind gennem kroppen, medregnes, idet man forlænger planernes maksimale konturer ind til kroppens midte.

For at få det projicerede areal projicerer man planets konturer ned på en vandret flade og opmåler det, eller man opmåler de sande flader og ganger dem med cosinus til den vinkel, de danner med den vandrette. Planarealet opgives i dm² (kvadratdecimeter).

For specialmotormodeller med rotor er planarealet den (de) af rotoren (-erne) beskrevne cirkel (cirkler).

c. *Planbelastningen*: For at udregne planbelastningen må man kende modellens vægt. Denne er vægten af modellen i fuldt flyveklar tilstand indbefattet trimvægt. Ved gasmotormodeller og specialmotor-modeller fastsættes vægten uden brændstof for minimumplanbelastning og med brændstof for maximumplanbelastning. Planbelastningen fås ved at dividere vægten (i gram) med planarealet (i dm²) og angives i gram pr. kvadratdecimeter (g/dm²).

d. *Kroptværsnit*: Kroptværsnittet er det største tværsnit af kroppen, set vinkelret på hovedplankorden. Det opgives i dm² og skal være lig med eller større end det forlangte minimumstværsnit. I lette tilfælde måles det virkelige tværsnit, i vanskelige tilfælde med afrundede overgange til plan etc. kan man som grænse mellem plan og krop tegne to lodrette parallelle planer, der er lagt som tangenter til den indskrevne cirkel i kroptværsnittet.

e. *Spændvidde*: Den direkte afstand fra plantip til plantip i millimeter.

f. *Længde*: Den direkte største afstand fra forreste til bageste punkt på den samlede model, altså iberegnet understel, propel, haleparti etc. Måles i mm.

g. *Motor og propel*: For gummimotorer opgives vægt, tværsnit, længde etc. For gasmotorer opgives fabrikat, type, slagvolumen (cm³) etc. For propeller opgives diameter og stigning i mm.

h. *Egenhændig bygning*: Ved fremstilling af en egenhændigt bygget flyvemodell må man kun have modtaget råd og anvisninger.

Følgende dele må indgå i det sæt, hvoraf modellen bygges: Lister, ribber, spanter, randbuer, næseklokker, planbefæstigelses, startkroge, tidskontrol, propeller, hjul, understel, udvekslinger, akselsystemer, friløb, motorer med tilbehør, styreanordninger etc.



10 Danmarksrekorder anerkendt med SV-H1

149 cm Modellen, hvormed Vanløse Modellflyveklub opnåede en kontrolleret Flyvetid paa over 42 Minutter, inden den forsvandt ud af Sigte. Det er den, De skal og kan bygge. Tegning 2.00 - Byggesæt 3.85.

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI - SKJERN

JH Team-racer

V i bringer s. 28-29 en arbejdstegning til en dansk team-racer. Mange har gerne villet i gang med at flyve team-race, men har savnet tegning til en model, som egnede sig til danske motorer. Det er derfor vort håb, at den tegning, som vi bringer i dette nummer, vil kunne opfylde disse læsers ønske.

Modellen er konstrueret af danmarksmesteren i kunstflyvning og indeholder af danmarkskorden i hastighedsflyvning, Jan Haacke. Den deltog i sit første løb i sommer og har vist sig at være en særdeles velflyvende og robust model. Bygget og — frem for alt — fløjet på den rigtige måde, vil denne model være en sikker vinder i de kommende konkurrencer i team-race.

Modellen er konstrueret til 3,5 cc motorer, f. eks. Thorning 3,5 eller Ceros 3,5 diesel. Hovedmaterialet er balsa, og modellen er beklædt med papir på pladerne og med balsa på kroppen.

Før man påbegynder bygningen, må man gøre sig klart, at det absolut ikke er nogen begyndermodel, hverken hvad bygning eller flyvning angår. Har man ikke et godt kendskab til bygning og flyvning af linestyrede modeller, må man hellere lade være med at forsøge at bygge denne model. På den anden side, de, som er i besiddelse af tilstrækkelig erfaring, vil kunne få meget ud af denne model.

Som sagt er modellen konstrueret til Thorning eller Ceros 3,5 cc, men har man en udenlandsk motor, f. eks. Amco 3,5 eller E.D. 3,46, kan disse selvfølgelig-

lig bruges med udmærket resultat. Hvis det skulle være, kan man også godt bruge modellen til Viking eller Thorning 2,5, men så må hele forpartiet bygges om, da disse motorer er både bredere og højere.

Før nedestående byggevejledning gælder iøvrigt, at der kun er skitseret, hvorledes modellen bygges. Alle enkeltled, som en erfaren modelflyver på forhånd er klar over, er ikke taget med.

Planet: Planet er bygget helt igennem af balsa. Det har både v-form og trapez-form og er derfor ikke helt let at bygge. Lettest er det at bygge planet i to halvdele og samle listerne på midten ved et skråsnit — enten på skrå set fra oven eller set forfra — og forstærke samlingerne med lasker af 1 mm krydsfinér og besøringer. Forkantslisten er 5×10 mm balsa, hovedbjælken 5×14 mm balsa (tilspidses, således at den måler 5×9 mm ved randbuen) og bagkantslisten 3×25 mm ikke forblødet balsa (evt. abachi). Profilerne (17—22) skæres ud af 2 mm balsafinér. Randbuerne (23) er lavet af massiv, blødt balsa. Alle delene samles meget omhyggeligt, helst på bedding, og de to planer halvdeles limes sammen. Felterne mellem spanterne 21 og 22 kan beklædes med 1 mm balsa. Resten af planet med svært japanpapir.

Kroppen: Det centrale i kroppen er motorfundamentet. Dette laves af et stykke 8 mm birkekrydsfinér med så mange lag som muligt (3-lags fyrrer- (se side 28)

träsfinér må absolut ikke bruges). I tværstykket bores et 3 mm hul til fastgørelse af styretrekanten. Når fundamentet er skåret omhyggeligt ud, kan man begynde på alle kropsspanterne. Spant nr. 1 skal skæres ud af 4 mm krydsfinér. Det skal skæres så nøjagtigt, at det slutter fuldstændigt ind til motorfundamentet. Der må ikke være

den mindste pukkel eller fordybning. De øvrige kropsspanter består af 2 mm balsa og skæres omhyggeligt ud efter tegningerne nederst på tegningen på næste side. Her gør man klogt i at begynde udskæringen med at skære hullerne til stødstangen først; hvis man skærer dem, efter at spantet er skåret, risikerer man let, at spantet flækker. Skulle dette forøvrigt ske, er skaden ikke så stor, idet det er let at lime de to halvdele sammen igen. Inden man begynder at lime noget sammen i kroppen, skal styringen monteres. Den består af styretrekanten (26), stødstangen (11) og centraliserne (27). Trekanten monteres i hullet i motorfundamentet med en loddeklat. Trekanten må ikke have for meget slup, men skal dog kunne drejes frit på skruen. Når dette er færdigt, kan man begynde at lime kroppen sammen. Spanterne 1, 2 og 3 limes fast på motorfundamentet. Derefter kommer kropslisterne (6), som er af 5×5 mm balsa, og endelig de øvrige kropsspanter fra 4 og op efter. Til sidst limes top- og bundlisterne (7, 10 og 8) fast. Her skal man især lægge mærke til kropssnittene i overste venstre hjørne af tegningen, som bedre end mange ord forklarer, hvorledes kroppen er opbygget. For kroppen beklædes, skal planet limes og snores fast. Endvidere skal understellet (15) bukses og monteres på spant 1. Endelig monteres højderor med klap, og styringen gøres færdig. Her må man lige bemærke, at klappen, som består af tre dele, ikke kan samles før monteringen på højderoret, som på

dette tidspunkt skal være limet fast i kroppen.

Tanken (32) laves af messingfolie og kobberor og monteres i kroppen som vist på tegningen af modellen set fra oven.

Så skulle kroppen endelig være parat til at blive beklædt. Beklædningen består af 1 mm balsafinér, som limes omhyggeligt fast til kropsspanter og -lister under flittigt brug af knappenåle. Men pas på ikke at gabe for højt og tage for meget med ad gangen. Når kroppen er beklædt, pudses den af med sandpapir, og eventuelle buler og revner fjernes med pastisk træ. Sideroret (9) skæres ud af 2—3 mm balsa, pudses af og limes på plads.

Hvad angår motorhjelm, er der mange måder at lave denne på. Man kan enten banke den ud af tynd metalplade eller skære den ud af en massiv balsa-klods, eller det mest almindelige: opbygge den af balsaklodser og 3—5 mm balsafinér.

Spinneren (13) drejes ud af hårdt træ, eller man kan bruge en af de færdige plasticspinnere, som findes i handelen).

Cockpit'et laves af 1 mm plexiglas, som bøjes i varm tilstand i den ønskede form over en hård træskabelon.

Styret til centraliserne består af to små stålrådsoskner, som fastgøres i den ene randbue (se tegningen af modellen set forfra).

Til sidst dopes og lakeres modellen, motoren monteres, detaljerne gøres færdige, og modellen er flyveklar.

Nogen speciel flyvetechnik kræver denne model ikke. Blot skal vi lige til sidst understrege betydningen af, at man eksperimenterer med forskellige propeller og forskelligt brændstof, idet man jo hele tiden må have for øje, at det ikke alene er hastigheden, men også et lavt brændstofforbrug man tilstræber.

NB/.

Flyverne fortæller:

Den første Højstart



Formanden for Dansk
Svæveflyver-Union
Kommunelærer
Knud Flensted-Jensen

Nu til Dags er Højstarten den almindeligst anvendte Startmetode for Svæve-modeller. Den er kendt og prøvet af alle Modelflyvere Verden over. Men for en ti-femten Aar siden var der næppe mange her i Landet, som havde Kendskab til denne Startmetode. Mit første Forsøg paa at faa en Svævemodel til Vejrs i Højden var derfor alt andet end vellykket. Det fandt Sted paa Marinens Flyveplads ved Aunø, hvor jeg velvilligst havde faaet Lov at foretage mine Flyvninger. -

Jeg kom derud en Eftermiddag ved 5-Tiden just som Dagens Skoleflyvninger var til Ende. Maskinerne var sat i Hus, og hele Personalet tog sig et lille Pusterum. Derfor var der fuldt op af Tilskuere til Tragedien. Jeg benyttede 8 m Gummisnor og ca. 30 m Dragesnor. En af mine Kammerater, Sportsflyveren Hans Axel, holdt i den ene Ende af Snoren, mens jeg gik tilbage med Modellen for at strække Gummien. I Dag er jeg klar over, at jeg strakte den alt for meget, men det vidste jeg ikke dengang. Modellen for til Vejrs som en Jager, røg af Snoren, stallede for derefter at dykke lige ned i Jorden fra 25 m's Højde. Resultatet var, at Planet gik i to Stykker! Jeg skal ikke nægte, at det var med en lidt flov Fornemmelse, at jeg hentede Modellen, og at jeg bagefter maatte tage mod gode Raad og overbærende og trøstende Bemærkninger af en hel Del venlige Mennesker, af hvilke de fleste forstod sig en Del paa Flyvning, men af hvilke ingen havde Forstand paa Modelflyvning!

Knud Flensted-Jensen.



Indrykket af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

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

