



Oldtimer Modelflyvere

6525
8418

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 1995

4. Årgang



Calle holder - SP trækker op. ca.1950

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
Kjærvej 73
4220 Korsør
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

Dansk Modelflyve
Veteranklub
Kjærvej 73
4220 Korsør

Kontingent 1994:

150 kr.

Næste nummer vil jeg prøve at få ud omkring 1. april. Det er planlagt til at indeholde følgende :

1. VM i A-2 på Beldringe 1954
2. Per Weishaupts "Opvind"
3. PW fortæller om skræntflyvning
4. Propeller til gummimotormodeller
5. Danske wakefieldmodeller 1939

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere.

DEAD-line: 1. marts.

Til de næste numre er der planlagt artikler om:

1. Danske modelflyveklubber
2. Nordiske landskampe
3. VM for A-2 i Trollhättan 1950.
4. FJ-modellerne.
5. Danske wakefieldmodeller.
6. Linestyling.

Forsiden

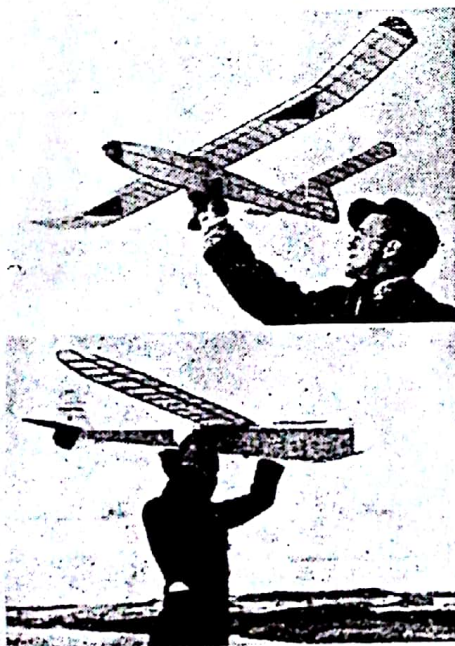
To danske wakefieldflyvere ca 1950. Calle holder SP's wakefield Sussie, medens SP giver den de sidste omdrejninger. Begge deltog i wakefieldkonkurrencen på Jämi Järvi 1950. Calles model blev fløjet proxy, medens SP selv fløj sin model. Efter starten på 1. periode drejede vinden ind over skoven, og ingen af modellerne kunne ikke findes efter 1. Start. Katastrofalt, da reservemodeller ikke var tilladt. SP's referat i et senere blad...

Kontingentforhøjelsen

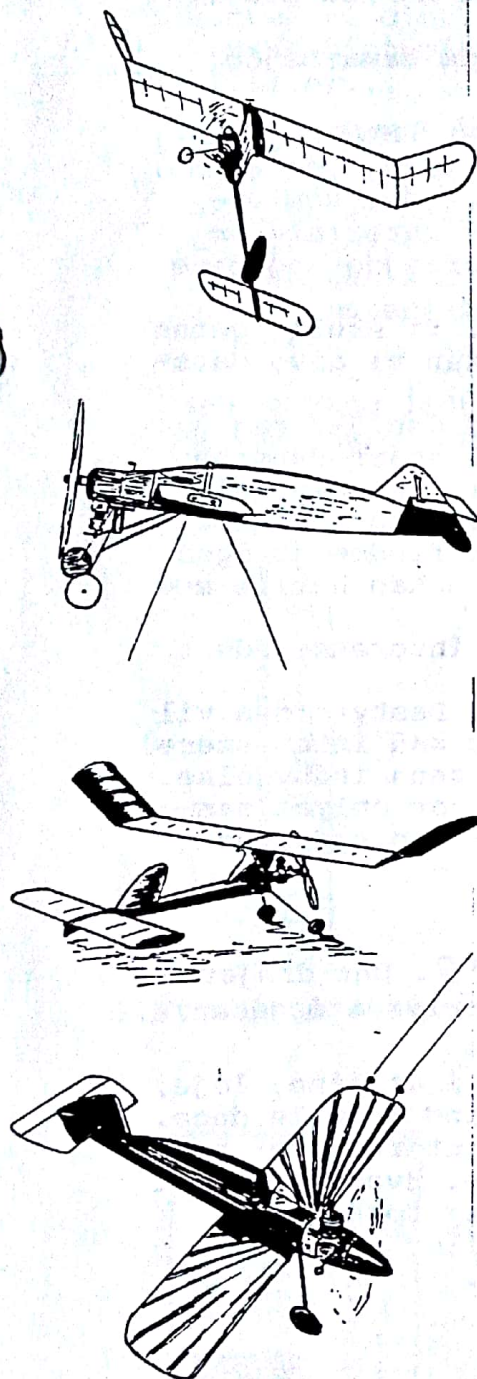
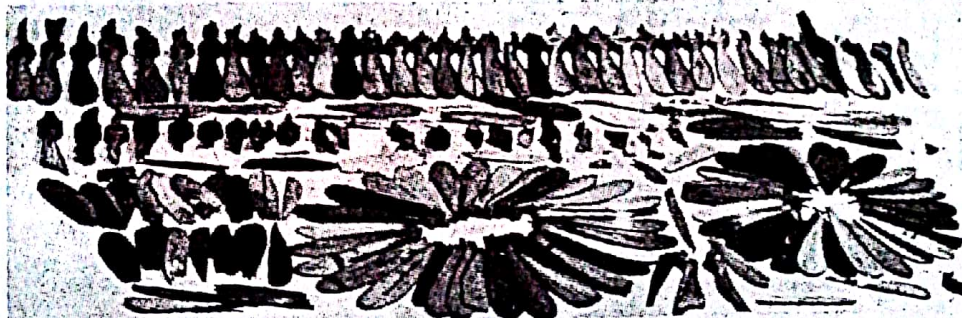
Desværre har det vist sig nødvendigt at hæve kontingentet. 150 kr. blev valgt for at gøre det lettere at sende beløbet i sedler, hvis man vælger denne måde, og fordi vi så kan holde kontingentet i ro nogle år.

Forhøjelsen skyldes bl.a. højere porto og større trykkeudgifter. Desuden var der et ønske om anskaffelse af et brandsikkert skab til de mest uerstattelige af vore effekter. Derudover vil vi også gerne have mulighed for et bedre udstyret blad. Der var også et ønske om at starte med nogle interviews på bånd i det kommende år for at få nogle øjenvidneberetninger med i vores kartotek. Kopiering af lånte tegninger og fotos koster også.

Betyrelsen håber på medlemmernes forståelse for forhøjelsen...



Øverst Sven Wiel Bang med »Svend Tveskæg«, en af prototyperne til FJ-2a. Den lille mand, der holder den, er forfatteren til artiklen side 258, Bjørn Thøgersen, der 1939 var et fremragende medlem af O.M.-F.



Det første væsen i vor klodes historie, som tog en ting op fra jorden og formede primitivt efter et bestemt formål, blev ikke blot skaberen af det første stykke værktøj, men menneskeslægtenes ur-fader.

Han opstod ikke pludseligt, men dannede toppen af den første milepæl i menneskets historie. Med sten, bronze og jern fortsatte hans efterkommere at bane vejen fremover. Milepælene fik efterhånden navne efter de personer, som rettede vejen op, så den stadig gik fremover og ikke i ring.

Glorien om de navne, der siges at have vist mennesket den rette vej frem i de forløbne epoker, pudses stadig op — vi ønsker at tro på eneren, overmennesket, førerskikkelsen — —. Vi hylder trosretninger, principper, det største, det nyeste — men altid kun det vi mener fører os frem mod eet eller andet!

Det ligger latent i ethvert menneske — udvikling, trangen til at komme videre — —.

Den samme trang vor ur-fader havde — den vidunderlige egenskab livskimen i ur-havet havde — evnen at tilpasse sig, og siden forsøge at tilpasse omgivelserne efter sit behov.

Når man ser tilbage, er det så let at følge den røde tråd i udviklingen — alt for let at se den lige linie vejen fremover har fulgt. Derfor er det også svært at tro på, at det er enere i menneskets historie, der har vist den rigtige vej.

Den antagelse, at vi er, og har været, disponeret for den udvikling vi har gennemløbet synes derfor naturlig.

Men hvor fører vejen hen? —

Vore forfædres stræben gik ud på at lette og sikre deres eksistens, de har ikke kunnet se hvad vejen fremover ville føre til — sålidt som vi kan se det idag.

Vi ved, at vejen kom til at føre gennem tilstande, hvor mennesket — gennemsnitsmennesket — fultrede sig ind i en tilværelse, hvor det meste af den tid, det var vågent, gik med at arbejde for føden, for klæder og husly — for at holde sig på højde med de

krav det stadig mere intense samfundsliv krævede.

Men mennesket voksede — arbejds-metoderne lettedes, maskinerne vandt mere og mere indpas. Samtidig med, at det daglige liv blev gjort nemmere, kunne arbejdsindsatsen pr. individ tidsmæssigt sættes ned. Parallelt med denne materialistiske udvikling fulgte den åndelige — man ønskede mere end det daglige brød, boliger, tøj og materielle goder — man ville føle man var det, der kaldes at være menneske!

Det har affødt de kriser mennesket er ude i idag, og som det er vanskeligere end alt andet at se løsningen på.

Da mennesket i den nyere tid for alvor fik en portion tid til sin egen rådighed, begyndte fritidsbeskæftigelserne at forme sig og tage fart, og strakte sig relativt hurtigt over en mængde felter. Det er uundværdigt at fremdrage eksempler, men et synes givet, at fritidsbeskæftigelserne arbejder sig frem mod en position som en af grundpillerne i det moderne samfund. Ganske som udviklingen frem til vor tid har fulgt en forholdsvis ret linie, vil samfundet fremover gå mere og mere ind for sport, idræt, hobbies m. v.

Det er sundt at tænke på, når de øjeblikkelige vanskeligheder med lokaler, plads, materialer og økonomi banker på.

Nu må De undskylde, kære læser, om jeg har trættet Dem med filosofiske betragtninger. Jeg fik ovenstående billede at skulle skrive en side 3-artikel over. Næh — det forestiller hverken en samling redskaber fra den danske stenalder, eller primitive smykker fra det mørke Afrika, men en samling rester af propeller, som modelflyveren, H. Jønsson, har gemt fra de år, han har fløjet med gasmotormodeller.

Jeg kunne istedet have fortalt Dem, hvormange timers arbejde de repræsenterede, hvorlang gennemsnits flyvetid de havde haft eller hvormange forskellige modeller de havde holdt i luften. Min Pegasus forte mig imidlertid ind på, hvorfor han havde lavet dem.

Hartvig Jensen.

Tanker ved et årsskifte...

For 45 år siden gjorde vores medlem Hartvig Jensen sig nogle tanker om fortid og fremtid. Læs dem, og se, om han spæde rigtigt...

Nogle af propellerne på billedet har siddet på de fire viste Henning Jønsson - modeller: Øverst Dynamo med Thorning 3 motor, så Dynamik med Mikrodiesel 45, dernæst Mikrolet med Mikro 2, og nederst Mikrolyn med Mikro 2 motor. Alle fra 1947 - 1949.

Til medlemmerne

Godt nytår! I 1994 blev det første danske oldtimerstævne holdt og vi deltog med udstilling og opvisning ved jubilæumsstævnet på Egeskov. Begge steder med beskeden deltagelse, men begyndelsen er gjort. I den forbindelse vil jeg gerne takke hjælperne ved arrangementerne - specielt Fritz Neumann og Poul Rasmussen - men også I andre, som hjalp, og derved gjorde det hele muligt.

Der var danske deltagere ved vårtävlingen i Halmstad og de svenske oldtimermesterskaber, der for første gang var åbne mesterskaber med mulighed for en ikke-svensk vinder. En mulighed, som vi dog ikke denne gang var i stand til at benytte os af. Desværre...

Det lovede referat følger i næste blad - kan nogen hjælpe med fotos? Selv var jeg optaget af at flyve.

Tak til vore svenske venner for deres hjælp og gode samarbejde!

I 1995 vil vi prøve at arrangere en udstilling på Egeskov af FJ-modeller. Den skulle gerne være klar omkring 1. maj. Der er en del i gang med at bygge, så vi kan vise så mange af dem som muligt. Kan nogen hjælpe med det praktiske eller med materiale om FJ-modellerne til plancher o.l., ville det lette arbejdet og give en bedre udstilling...

Et dansk oldtimerstævne vil også blive arrangeret. Vi skulle gerne finde en bedre plads end Hillerød - forhåbentlig kan vi give datoen i næste nummer.

Vårtävlingen i Halmstad finder sandsynligvis sted den 6-7 maj. Oldtimer SM bliver den 4-6 august på Rinkaby, og Lennart Hansson fortæller, at der i år vil blive fløjet om en særlig mindepokal for Truedsson, som døde i november 1991. Alle gummimotormodeller fra Truedssons byggesæt før 1951 kan deltage - der findes jo også nogle Kuniss-modeller (bl.a. Hugin). Lennart Hansson kan hjælpe med tegningskopier. Flere detaljer næste gang.

De svenske konkurrencer kan absolut anbefales, og interesserede kan henvende sig til mig for nyeste oplysninger.

Landsmødet 1995 bliver på Sjælland den 8. oktober. Bestyrelsen vil lægge hovederne i blød for at lave et program, der kan interessere mange, så deltagelsen bliver større end i år. Den sene indbydelse i år skulle med bladet ud (porto), og tid og sted var oplyst sammen med indbydelsen til Egeskov - men næste år vil den endelige indbydelse komme tidligere.

KOM og vær med til arrangementerne i 1995.

EK

Efterlysning specielt efterlyses en tegning til FJ-2. Det drejer sig om den ældste, som ses på side 2. Desuden efterlyses også en tegning til Calle-10.

I det hele taget er foreningen altid interesseret i at låne, leje, købe eller modtage som gave ting vedr. modelflyvning i gamle dage. Indtil nu er det mest tiden før 1960, som vi har interesseret os for, men også effekter efter den tid har interesse. Hvad der skete i går, er jo også historie, og tingene skulle nødig forsvinde. Ønsker du selv at efterlyse personer, tegninger eller andet, vil vi meget gerne bringe efterlysningen her i bladet.

Bladet vil i år komme 4 gange. Det er svært at få indbydelser og informationer rettidigt ud med de 3 gange årligt, så når vi alligevel må sende meddelelser ud, er det måske lige så praktisk at få bladet ud 4 gange. Oldtimer Modelflyverne prøver så godt som muligt at dække medlemmernes interesser med historisk kildemateriale, omtale af medlemsaktiviteter, nyt om bygning, praktiske oplysninger mm..

MEN:

Man er meget velkommen til at komme med ønsker om indholdet...

Modelflyveklubberne

Klubberne har altid været noget grundlæggende i dansk model-flyvning. Efter starten af Dansk Modelflyver Forbund i august 1937 voksede antallet af klubber voldsomt. Kendt er naturligvis Odense Model Flyveklub, men meget hurtigt dukkede andre pionerklubber op.

I de kommende numre af bladet vil vi prøve, om vi kan beskrive nogle af disse klubber. Det kræver naturligvis viden om, hvad der skete i klubberne. Dette kan tidligere medlemmer sikkert hjælpe med - gør det!

Fortæl om din tidligere klub, personerne bag den, begivenheder, "gode" historier - alt sammen helst suppleret med udklip og billeder...

OMF var til at begynde med næsten enerådende med hensyn til danmarksrrekorder. Modelflyveklubben "Cirrus" fra Holte blev dog hurtigt en hård konkurrent. Denne klub stiftedes 13. juli 1938 af Ole Holten, Niels Hassing, Erik Holten og Ove Hansson med Ole Holten som første formand. Fra de 3 førstnævnte har vi lånt en del materiale, så vi er i stand til at følge klubbens aktiviteter.

Denne gang lidt om stifteren Ole Holten, som var medlem af Globus Aero Klub, inden han startede Cirrus.

Dansk Modelflyver Forbund

FLYV april 1938

Modelflyvesport er moderne. Smuk illustreret Prisliste mod 25 Øre i Friemerker.



Modelflyveindustrien, Skjern
(Modelflyveklubbernes Indkøbscentral)

REKORD I KLASSE XII.

I Søndags den 13. Marts Kl. ca. 12 satte en Svævemodel af Typen »Der grosse Winkler« en Kæmperekord i Klasse XII for Svævemodeller. Modellens Ejermand Hr. Ole Holten, Søn af Ing. Holten i Holte, er aktivt Medlem af Modelflyveklubben »Globus Aero-Klub«. Efter den ret lave Højstart drejede Svævemodellen langsomt, i en stor Kurve, væk fra Lundtofte Flyveplads og fløj derefter stik imod Øst over mod Dyrehaven. Klubbens Flyveleder, Modellens Ejer og 5 andre Medlemmer gav sig øjeblikkeligt til at løbe over Pløjemarkerne i samme Retning som Modellen. Man ventede nu, at »Winkleren« vilde lande, men forregnede sig. Langsomt og sikkert steg Svævemodellen i store Cirkler op mod den blaa Himmel og fløj nu flot imellem to ikke ret store Skyer. Mandskabet paa Jorden havde travlt med at følge Planet og maatte kravle over høje Plankeværker, store Hegn og Grøfter. Men Modellen blev ved med at flyve og naaede efterhaanden ud over Dyrehavens store aabne Sletter. Atter steg »Winkleren« og var nu oppe i ca. 200 m's Højde. Medlemmerne løb og løb og kom til sidst helt over paa den anden Side af Eremitageslottet. Men nu fløj Modellen ud over Sundet med Kurs mod Sverige. Den havde da fra Udlosningøjeblikket til den forsvandt over Øresund, fløjet 35,52,2 Min., altsaa over en halv Time. »Globus Aero-Klub« søger nu at faa Danmarksre-



Ole Holten med »Grosse Winkler«. Rekorden anerkendt af »Dansk Modelflyver-Forbund«, som Klubben er Medlem af. Modellen blev Dagen efter efterlyst i »Berlingske Tidende« og »Nationaltidende«, og om Tirsdagen fik Klubben Besked fra en Fisker, der havde fisket »Winkleren« op af Vandet ved Hellebæk Nord for Helsingør. Den var i »Globus« indregistreret »LB-27 og hedder »RIP«. Den maaier 1,75 cm i Spændvidde og 1,39,6 cm i Kroplængde. »Globus Aero-Klub«.

**ABSOLUT DANMARKSREKORD
SLAÆT.**

DANSK MODELFLYVER FOR-
BUND's Bestyrelse har vedtaget at anerkende følgende Rekord i Klasse E (abs. Rek. for Svævemodeller), Tid: 35 Minutter 52,2 Sek., fløjet den 13. Marts af Hr. O. Holtens »Grosse Winkler« fra Lundtofte Flyveplads. Hr. Holten er Medlem af Globus Aero Klub, Hellerup. Rekorden er ogsaa anerkendt som Rekord i Klasse XII. Begge disse Anerkendelser er under Forbehold af Tilslutning fra den førstkommende ordinære Generalforsamling, da Betingelserne ikke var ganske opfyldte. Endelig er anerkendt Distancerekord i Klasse XII: 5000 Meter.

Den tidl. absolutte Danmarksrekord indehaves med 8 Min. 57,6 Sek. af Hr. Sv. Herborg, Skjern. Den tidligere Rekord i Klasse XII indehaves af Aksel Boje, O.M.-F., med en Stolch (5 Min. 13,1 Sek., 870 Meter).

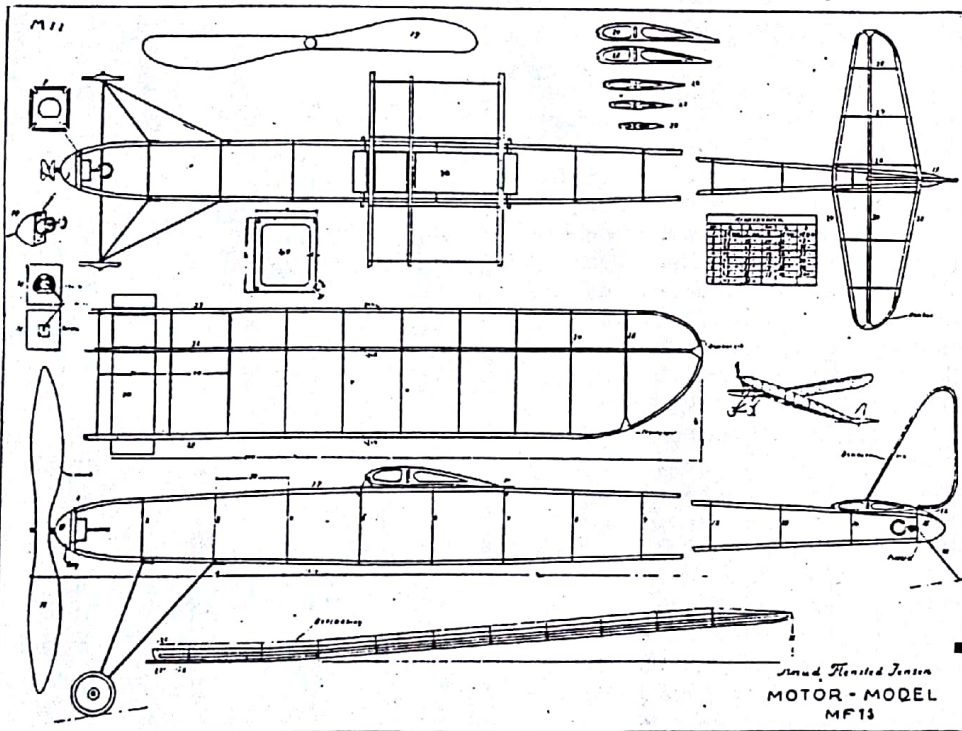
Forbundets Bestyrelse vil gerne hermed takke Hr. Holten for hans Præstation, der kaster Glans over hele den danske Modelflyvning. Denne Slags Rekorder er ganske vist betinget af et ikke ringe Held, men kræver ogsaa en godt bygget Model. Den tyske Rekord, der vist er Verdensrekord, er sat i Slutningen af 1935 og er paa 55 Min. Den forrige Rekord var paa 40 Min. og 22 Sek. Gaar man tilbage til April 1935, var Rekorden i Tyskland paa 22 Minutter. Man ser, at den unge danske Modelflyvning kommer ganske godt med.

Forbundets Formand overrakte ved Globus Aero Klubs ordinære Klub-aften den 22. Marts Rekordindehaveren en Sølvplade med Inskription som Tegn paa Forbundets Glæde ved at kunne indregistrere en saa fin Rekord.

FLYV april 1938

Modelbyggere.
Gummisnor, Japampapir, Balsatre og andre Modelmaterialer. Prislister sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72, Kbhvn N.

Flensted Jensen Motormodel.



K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, Tegning med trykt Byggevejledning og Materialeliste... Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, Tegning m. trykt Byggevejledning og Materialeliste... Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

FLYV marts 1937

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som »BABY«:
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prislister.
Sendes mod 15 Øre til Porto.
Model Materiale - Tarm

M. F. 16 er beregnet i særlig Grad for Modelbyggere, som hidtil har beskæftiget sig med Bygning af Motor-Stokmodeller. Derfor er Modellen holdt ret enkel (firkantet Krop, konstant Plandybde, Staaltraadsunderstel etc.). Modellens Flyveegenskaber er dog saa gode, at Bygningen af den ogsaa i høj Grad kan anbefales rutinerede Modelbyggere. Shadanne kan jo for Eks. med Fordel forsyne Modellen med stromlinieformet Understel, give Planet en 10—15 mm Pilform, forsyne Propellen med Friløb etc., hvorved Modellens Flyveegenskaber, der i Forvejen er særdeles gode, kan forbedres yderligere. Tegningen, der viser Mo-

dellen i naturlig Størrelse, samt Byggevejledning faas hos Boghandler Kai Rasted, Strandvejen 149, for Kr. 1,75. Modellen er, som den bygges nøjagtig efter Tegningen, i Stand til at stige til ca. 30 m's Højde og flyve ca. 300 m. Den kan starte fra Jorden ved egen Kraft og udmærker sig ved stor Stabilitet. Den vejer fuldt færdig 125 g.
Vi benytter her Lejligheden til at rette en kedelig Trykfejl i Flyv Nr. 2, Side 16, Spalte 1, hvor der staar: »I sidste Tilfælde anvendes en Startsnor, hvoraf ¼ er af Gummi, 33 mm. — Der skulde have staat: af Gummi 3 × 3 mm.

CALLE 18 W

Omkring 1950 var Calle 18 W den absolut bedste danske wakefield-model.

Calle - Carl Johan Petersen - vandt selv DM 1951 med den, og året efter vandt Bjarne Jørgensen DM 1952 med sin Calle 18.

Den har 2 gange deltaget i en wakefieldkonkurrence - Calles model blev proxyfløjet i 1950 og Bjarne Jørgensen deltog med sin Calle 18 i 1952.

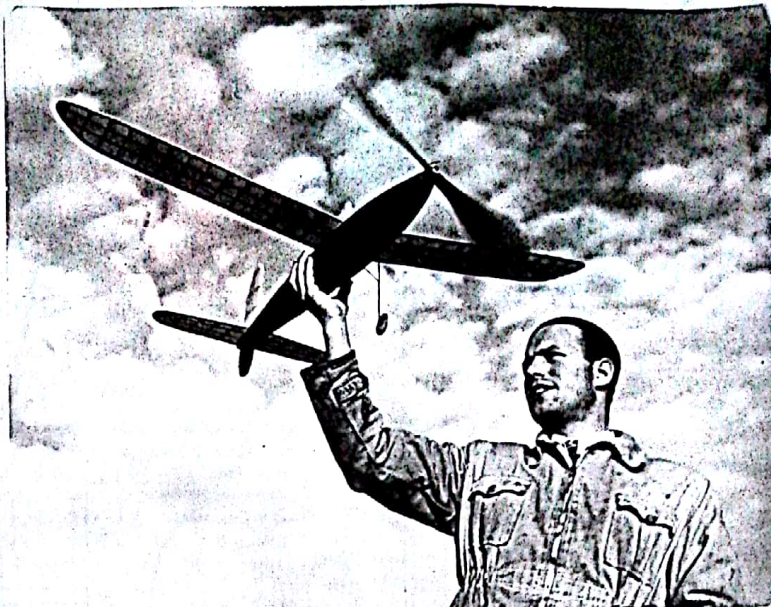
Den har også opnået den ære at blive præsenteret i Frank Zaic's årbog 1951/52.

Calle konstruerede modellen efter at have deltaget i wakefieldkonkurrencen på Cranfield i 1949. Han brugte øjnene godt og konstruerede Calle 18, da han kom hjem. Træk fra Ewans modeller er tydelige, men hvor Ewans Jaguar bruger en stor underfinne for at nå op på kropstværsnittet, der anbragte Calle i stedet en "planfinne". Stabilitetsmæssigt en bedre løsning, men Calle skævede også til, at wakefieldmodellerne fra 1951 kunne "nøjes" med et mindre tværsnit. Så i 1951 pillede Calle planfinnen af og byggede en anden midtersektion ind, så planarealet blev lidt større.

Modellen adskiller sig for øvrigt fra den tids wakefields ved at have et tyndt og meget krumt haleplaprofil - noget som Calle med succes brugte på sine svæve- og dieselmotormodeller. Synd at Calle fik mindre tid til modelflyvning dengang...

Selv begyndte jeg at flyve med gummimotormodeller i 1949, og da jeg første gang så Calle 18 flyve, var jeg solgt. Den model måtte jeg bygge! Jeg var lovet en tegning, men utålmodig, som jeg var, konstruerede jeg selv min første wakefield i 1951. Dog først efter at have studeret et utal af tegninger og -ikke mindst- Sigurd Isacsens "Modellplankonstruktion".

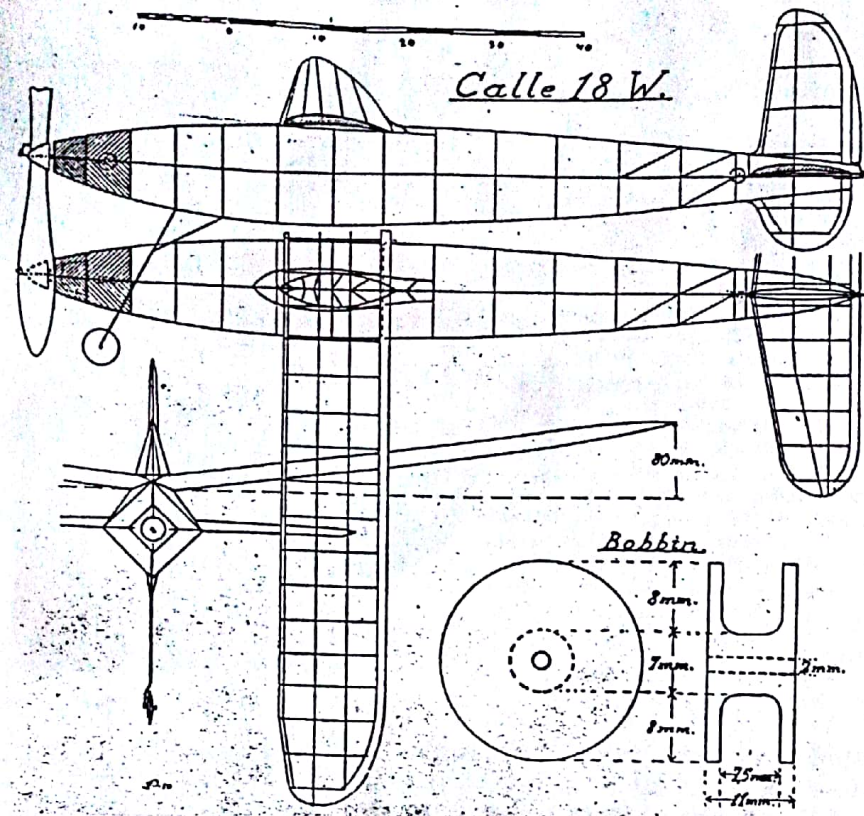
Tanken om at bygge en Calle 18 dukkede op igen, da jeg omkring 1990 blev angrebet af "oldtimerbacillen". Fra tegniger i Flyv og Zaic's årbog kunne en del information hentes. Men først efter, at jeg fik talt med Bjarne Jørgensen, kom der gang i sagerne. Det viste sig, at Bjarne havde rester af en gammel Calle 18 liggende. Nøjagtige profiler og listedimensioner kunne nu fås, ligesom en propel kunne genskabes med de rigtige mål.



Carl Johan Petersen 1950 →



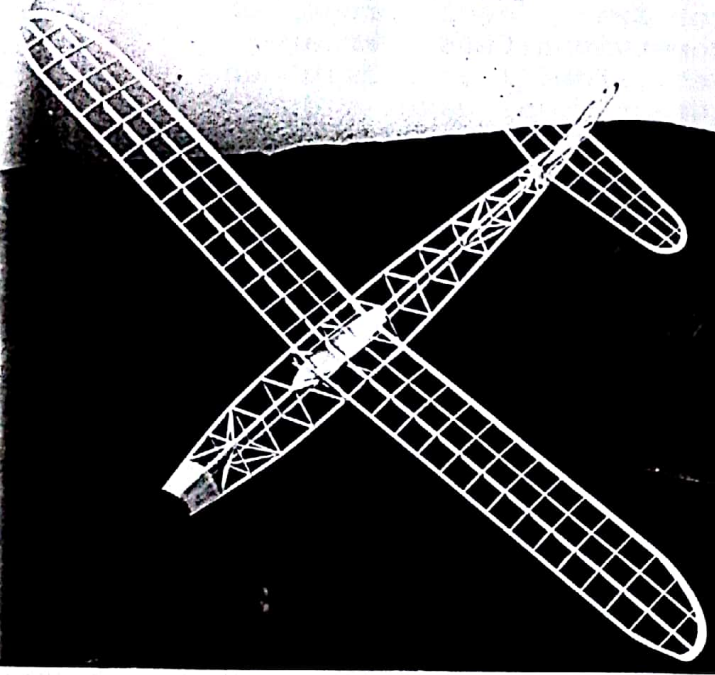
Min Calle 18 fra 1994



Bjarne fik nu lyst til selv at bygge en ny Calle 18 og valgte versionen uden planfinne, da det var den type, han selv brugte i 1951.

Ud fra Bjarnes tegninger af planform mm. og tegningerne i Flyv, fotografier og Zaic's årbog, lavede jeg så tegninger af 1950-modellen. Bygningen tog lang tid-afbrudt af bl.a. bygning af andre oldtimermodeller, men i juni 1994 var den klar. Glidet blev trimmet, men stiget blev først færdigtrimmet ved de svenske mesterskaber i august 1994, hvor den placerede sig på en 4. plads i wakefield.

Bjarnes Calle 18 fra 1992



Modellen flyver, som jeg husker Calles model gøre - et stabilt og sikkert stig til en god højde efterfulgt af et godt glid, som naturligvis bærer præg af friløbspropellen. Jeg har arbejdstegningerne, som skal tegnes pænt op - derefter vil jeg gerne sende et eksemplar, hvis nogen skulle være interesserede.

Modellens data er fra Flyv februar 1951, hvor også tegningen her er fra.

Spændvidden er 118,5 cm med et planareal på 13,2 kvadratdecimeter. Profilet er et Grant G-8, medens haleplansprofilet er selvkonstrueret. Haleplanarealet er 4,25 kvadratdecimeter. Længden er 95 cm, og propellen har en diameter på 45 cm med en stigning på 65 cm. Motoren var 20 str. 0,8x 6 mm Dunlop. Indstillingsvinklerne for plan og haleplan +5 grader og -3½ grad!

Vinkelforskellen på min model er tæt på det samme. Jeg bruger 32 str. 1x3 mm Tan-rubber, som er virkelig godt til den. Jeg overvejer at prøve med 30 str. for at få lidt længere motorløbetid.

En anderledes og velflyvende model, som det har været spændende at rekonstruere.

Det kan absolut anbefales andre at prøve lignende projekter...

Erik Knudsen

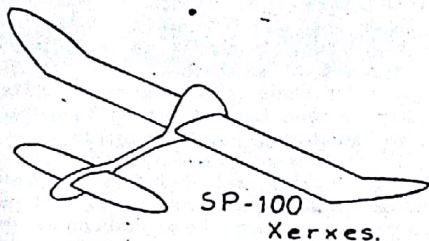
ANDEMODELLER

2. Tre Andemodeller. Konstruktionsoversigt.

Af Jørgen S. Petersen.

DENNE Gang vil jeg gennemgaa Konstruktionsgrundlaget for Andemodellerne SP 90 Mike, SP 90 Wrap og SP 93 Anders And.

Den første Model, Mike, er en Termikmodel af bedste Skuffe. Kroppen er af Hvepsetype, hvilket ser noget originalt ud, anvendt paa en Andemodell. Formålet er at faa saa lille en Sideflade, og dermed saa lille en Kølvrkning, som muligt. Finnen har et godt tykt Laminarprofil. Mike adskiller sig fra mine andre .Ender ved at have »Haleplansprofilet« i Forplanet. Ellers plejer jeg at have det lyndeste Profil i Planet, jævnfør Wrap og Anders A. Der er, paa Grund af det lyndere Profils lavere Re_{krit}, naturligt



Andemodellen Xerxes.

med Wrap viste sig, at naar den havde Turbulenstraad paa, var Længdestabiliteten langt den bedste.

I Bjergstedejren fløj Modellen, til Trods for, at den var smadderskæv, et Haandstartgennemsnit paa 56,2 Sek. D. 17. September satte den som bekendt Danmarksrekord. Den blev startet med kort Snor og Tiden blev 35 min 40,6 sek. Distancen var næsten 12 km. Senere har Wrap i surt, graat Blæsevejr fløjet et Gennemsnit paa 3 min 02,6 sek med 100 m Snor. Det kan altsaa siges, at Modellen har holdt mere end den lovede, da den blev trimmet.

Saa er der Rosinen i Pølseenden, SP 93 Anders And. Denne Model blev konstrueret og bygget specielt med Henblik for Eliteprøven. Her udnyttede jeg saa de Erfaringer, jeg fra Wrap havde om Formgivning og Profilering. Modellen

nok at anvende dette i Forplanet, men af Styrkehensyn er det ikke saa gunstigt, da det derfor bliver vanskeligt at faa Forplanet stærkt nok, fordi det sidder saa udsat. Man forstaar altsaa, at de lidt tykkere Profiler har deres Berettigelse; blot skal deres Re_{krit} være lavt nok i Forhold til Korden. Modellens øvrige Data er i Datalisten.

Ligesom Mike er særpræget af Udseende, er den det ogsaa af Opførsel, naar den er i Luften. Paa Grund af sine fine Kurveegenskaber kan den trimmes saa bagtung, at den ligefrem smaastaller under Højstarten. Denne Tendens har dog ingen Indflydelse paa Startikkerheden. Lige i Udlosningøjeblikket tager Modellen Tillob til Stall, men lægger sig i Stedet for over i Kurve med fin Synkehastighed.

Dens Kropform er videre udviklet i SP. 100 Xerxes. Som Termikmodeller har Andemodeller nemlig den Fejl, at Kroppene er for lange, idet hele Finnens Længde er ekstra. Finnen er derfor ved Xerxes flyttet hen over Planet. Kroppen er iøvrigt en rund Hvepserøkonstruktion, hvilket giver meget lille Kølvrkning. Se Skitsen.

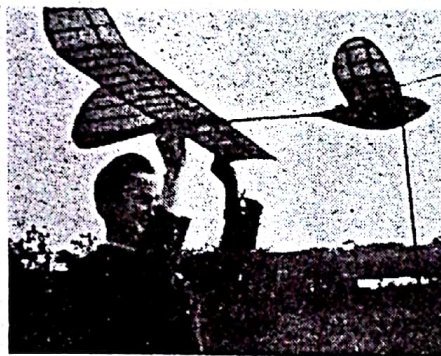
SP 84 Wrap er kendt paa Grund af



Moderne Andemodell. Læg-Mærke til den store Forplanskorde samt til Turbulenstraaden.

sine fine Resultater. Der er ikke meget at sige om dens Udformning, blot vil jeg lige nævne, at Forplansprofilet er et omkonstrueret Gö 450 (tyndere og mere hvælvet), mens Planprofilet er SP-H3 (FLYV Nr. 5—44). Se iøvrigt Datalisten.

Under Trimmingen af den første Wrap, viste det sig, at Modellen opførte sig temmelig fjantel. Vi lagde vore saakaldte Hjerner i Blød, og Resultatet af denne Kraftanstrengelse i Sommerheden blev, at SP og jeg enedes om, at Forplanets Re_{krit} vist var en Smule for højt. Der blev sat en Turbulenstraad paa Forplanet; og — Modellen fløj som en lille Afgud. Jeg vil her lige nævne, at det under Forsøg



O. Behnke med SP 90 Mike.

blev derfor faktisk en forstørret Udgave af Wrap, blot med en hel Del aerodyna-

miske, skønheds- og bygningsmæssige Forbedringer. Data: se Listen.

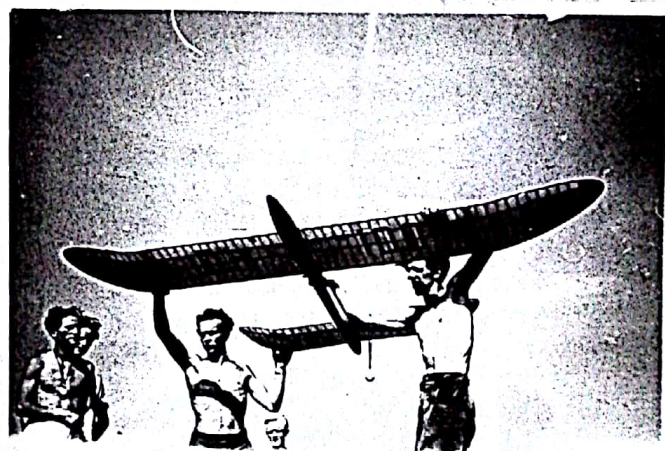
Anders And er en stor Model, men den flyver ogsaa derefter: langsomt og roligt, med lav Synkehastighed. Meget betegnende for den er, at den ved Eliteprøvens Aflæggelse, til Trods for, at den blev startet med 160 m Snor, kun laa 200 m borte fra Starteren. Tiderne blev: 5.34,9; 4.22,8 og 5.42,7. Flyveegenskaberne fejler altsaa ikke noget. Dens Startikkerhed er stor. Som Eks. blev hele Eliteprøven aflagt i Løbet af tre Kvarter.

Jeg vil haabe, at disse Oplysninger kan hjælpe med til at forbedre Andemodellernes Standard her i Landet.

S. P.

KONSTRUKTIONSOVERSIGT

| Detalje | Mike | Wrap | Anders A. |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Spændvidde | 115 cm | 153 cm | 220 cm |
| Planareal | 16,6 dm ² | 27,7 dm ² | 51,0 dm ² |
| Sideforhold | 1—8 | 1—8,5 | 1—9,5 |
| Indstillingsv. | + 0 ^o ,5 | 0 ^o ,0 | 0 ^o ,0 |
| Forplan Spv. | 51 cm | 70 cm | 90 cm |
| — Areal | 5,4 dm ² | 8,8 dm ² | 16,0 dm ² |
| — i % | 32,5 % | 31,8 % | 31,5 % |
| — Sidef. | 1—4,8 | 1—5,6 | 1—5,1 |
| — Indstv. | + 5 ^o ,0 | + 5 ^o ,1 | + 5 ^o ,5 |
| Totallængde | 86 cm | 89,5 cm | 135 cm |
| Trykc. afst. (A).... | 42 cm | 45,5 cm | 73 cm |
| H i % af A. | 27,1 % | 28,3 % | 26,0 % |
| Planbelastning | 16 g/dm ² | 15 g/dm ² | 15 g/dm ² |



Endnu en artikel fra SP's flittige hænder. Andre artikler om andemodeller er bragt i Oldtimer 2/92 og 3/92. Efter SP's alt for tidlige død har foreningen gennem Tage Hansen modtaget en del af hans billeder og arkivmateriale, som efterhånden vil komme læserne til gode.

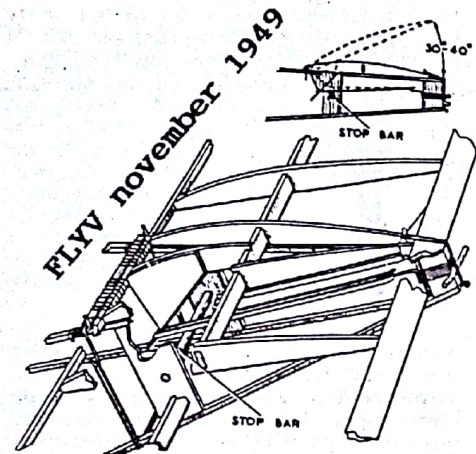
På sommerlejr i Tranum 1946 med lejrens største model. SP længst til højre.

FÅ DEM NED FRA TERMIKKEN

Vi har fornylig nævnt de luntestyrede mekanismer til at få modellerne hurtigt ned fra termikken med. Her er nogle nærmere fiduser til det enkle system, som sikkert snart vil få meget stor udbredelse også her i landet.

DET kan være meget morsomt og opløftende at se en model forsvinde højere og højere i termikken, især hvis det medfører en konkurrencesejrr eller rekordflyvning. Men trods navn og adresse er det ikke alle modeller, man hører fra igen, og hvis bortflyvningen f. eks. sker ved en trimflyvning før konkurrencen eller ved en konkurrence, hvor reservemodel ikke må sættes ind, så er det en blandet fornøjelse.

Ved 6-minutsreglens indførelse begyndte man at gøre noget for at få modellerne ned igen efter de 6 minutters forløb. Dengang drejede det sig om store svævemodeller, hvor vægten spillede mindre rolle. FLYV udskrev i 1941 en konkurrence, som blev vundet af en klodset installation med kolumbustryk.



Når luntten brænder tråden bagude over, vipper haleplanet op, indtil et stop hindrer det i at komme videre.

Til gummitormodeller kan man ikke anvende systemer, der vejer mere end nogle få gram, og derfor er man gået bort fra pneumatiske eller urværksudløsnere til fordel for udløsning ved hjælp af en brændende lunte. Denne lunte kan f. eks. udløse en faldskærm eller nogle bremseklapper, men

Vi modelflyvere er et mærkeligt folkefærd. Først gør vi alt for at få vore modeller til at flyve så længe som muligt - helst finde en god termikboble. Når det er lykkedes, gør vi os store anstrengelser for at få dem ud af termikken igen.

Det var dog først efter 1949, at termikbremser blev almindeligt anvendt i Danmark. Egentlig må man undre sig over, at så få modeller faktisk fløj væk. En stor A-3 model, f.eks. en Diogenes startet med 100 m snor, var dog svær at holde hjemme.

Så termikbremse med lunte blev hurtigt udbredt. Først efter 1950 var det f. eks. tilladt at bruge reservemodel til en wakefieldkonkurrence!

Paul Kuniss fortæller her om "vipstjerten". I dag bruges også et lille Tomy-værk på 3g fra små legetøjsdyr - i stedet for lunte. Man kan selv lave dem - de kan dog købes. Interesseret - kontakt så

Erik Knudsen

det allersimpleste er at lade haleplanet bagkants dreje sig ca. 30 grader opad. Så kommer modellen i normal flyvestilling, men i stejl glidevinkel hurtigt til jorden, men dog ikke voldsommere, end at den kan tåle det. Man kan også lave noget tilsvarende på bærepplanet, men haleplanet er nok at foretrække.

Det kan arrangeres på mange måder, men for at give de danske modelflyvere en 'fidus' at begynde med, har vi lånt en tegning fra 'Aeromodeller', hvoraf et brugbart system fremgår. Haleplanet er drejeligt fortil i et aluminiumsrør, gennem hvilket går et stykke pianotråd, hvormed haleplanet holdes fast på kroppen ved gummibånd. Når luntten agterude brænder sytråden, som holder haleplanet på plads, over, trækker et gummibånd haleplanet op, indtil et stop bremser videre bevægelse.

Lad os nu snarest se disse systemer i brug, ikke alene ved gummitormodeller, men også ved gasmotormodeller, der er alt for dyre at lade flyve væk, og hvorfor ikke også ved svævemodeller.

I det efterfølgende fortæller Paul Kuniss, hvordan man fremstiller lunterne, som vel forøvrigt også vil fremkomme i modelflyvehandelen.

Dethermalizer-lunter.

Det bedste og mest tiltalende ved de nye former for dethermalizers er vel nok timer'en, som i form af en brændende lunte vel næppe kan tænkes simplere, lettere, billigere eller - hvis rigtig fremstillet og behandlet - mere 'fool-proof'. Jeg skal derfor her nævne de forskellige luntetyper, der i øjeblikket benyttes inden for modelflyvesporten samt fremstillingen af disse.

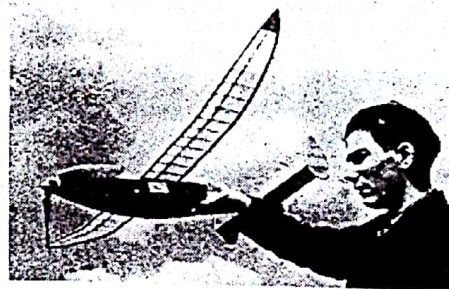
Fælles for dem alle er materialerne, de er fremstillet af, nemlig bomuldssnor og kaliumnitrat (kalisalpeter). Forskellen mellem dem ligger således kun i de varierende tykkelser af den anvendte bomuldssnor. Tykkelsen af snoren afgør nemlig, med hvor stor hastighed luntten forbrænder, og ønsket om en bestemt forbrændingshastighed må altså søges opfyldt ved valget af den rette snortykkelse. En nøjagtig opstilling eller formel til bestemmelse af forbrændingshastig-

heden er det ikke muligt at opstille, da det afhænger af kvaliteten af bomuldssnoren, samt hvor stor en del kaliumnitrat, den har optaget; men det kan måske vejlede lidt, når det nævnes, at en lunte fremstillet af almindeligt bomuldsstrikketgarn brænder ca. 1 cm på 10 sek., medens en lunte fremstillet af ca. 4 mm tykt bomuldsfiskegarn brænder ca. 1 cm på 3-4 minutter. Dette er to yderpunkter, som man næppe skal benytte sig af, idet den første brænder for hurtigt, man skal således i almindelighed anvende over 30 cm til hver flyvning, og en sådan lang flagrende snor med bogstavelig talt ild i enden kan frembyde fare for en letantændelig model. Den anden type er sikkerhedsmæssigt udmærket, det er her kun nødvendigt at anvende 1,5 til 2 cm pr flyvning, men den er temmelig vanskelig at få tilstrækkelig nøjagtig, idet kun 1 mm forskel i længden på 2 lunter betyder 20-30 sek. forskel i forbrændingstiden. I almindelighed må det anbefales at bruge almindeligt hvidt bomuldsfiskegarn af en tykkelse på ca. 2 mm. Dette svarer til en forbrændingshastighed på ca. 1 cm pr. minut.

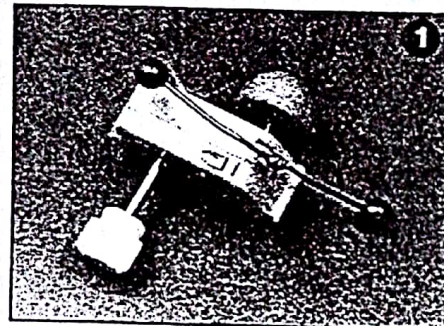
Lunterne fremstilles på følgende måde:

Bomuldsfiskegarnet dyppes i en mættet opløsning af kaliumnitrat i vand, idet man sørger for, at det bliver fuldstændig gennemtrængt af opløsningen. Derefter vrides snoren let og hænges til tørre eller lægges til tørre imellem et par lag avispapir. Når luntten er fuldstændig tør, bør man kontrollere forbrændingshastigheden ved at afbrænde 10 eller 20 cm af den, samtidig med at man så nøjagtigt som muligt måler den til forbrændingen brugte tid. Man udregner så forbrændingshastigheden i cm pr. minut og kan derpå med god nøjagtighed afklippe de længder, man har brug for.

Paul Kuniss.



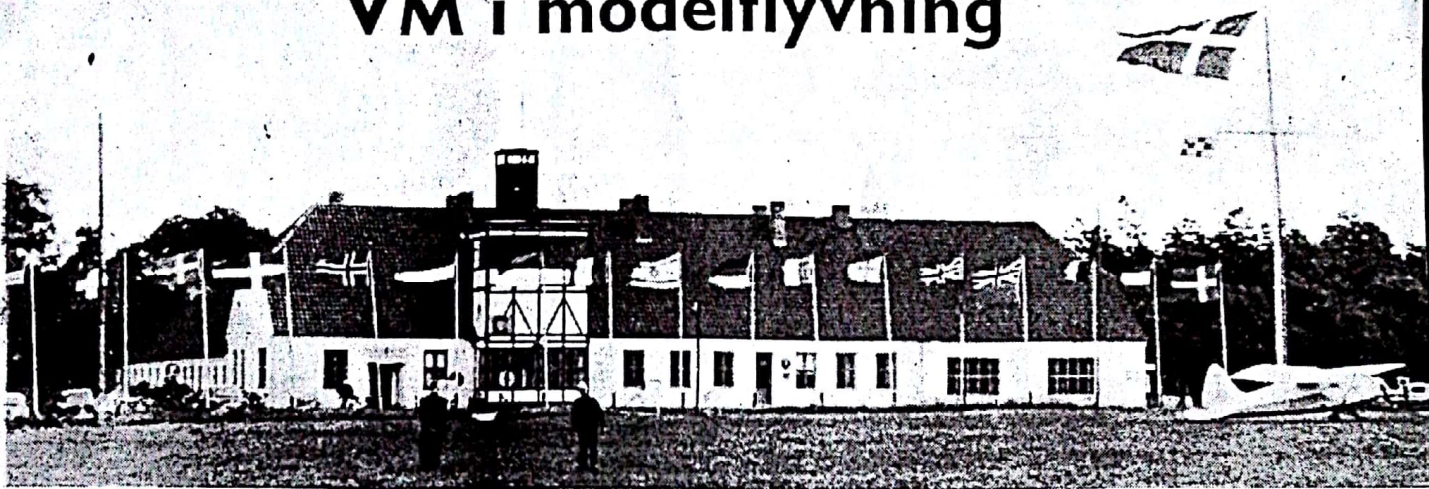
Paul Kuniss fotograferet i 1941 med en Wakefieldmodel.



Tomy-værk

For 40 år siden på Beldringe

VM i modelflyvning



Dårligt vejr ødelagde noget af glæden ved modelflyvernes VM, men konkurrencen blev gennemført med tysk dobbeltsejr.

Det danske hold skuffede noget og blev kun nr. 6.

Over 150 modelflyvere fra 18 lande havde nogle hyggelige dage sammen.

VEJRUGUDERNE var os ikke gunstigt stemt til verdensmesterskabet for svæve-modeller. Ved de fire foregående VM har det stort set været godt vejr; men i år blev det mere end dårligt med regn og blæst. Det var vore udenlandske gæster tildels forberedt på, idet vi i indbydelsen havde skrevet, at de måtte være forberedt på alt slags vejr. Men vi havde dog ikke regnet med at byde dem det så dårligt.

En månedlang periode af godt vejr afløstes i begyndelsen af VM-ugen af fronter med regn og blæst. Da deltagerne fra 18 lande om fredagen den 25. juni kom ud i Odense lufthavn, blæste det godt, og hen på eftermiddagen blev det regn.

Selv om flyvevejrtjenestens chef, luftfartsinspektør *C. Crone Levin* personligt var kommet til Odense, kunne den vejrsigt, som blev forelagt holdlederne ved et møde fredag aften, ikke byde på andet end udsigt til vind på 15—20 knob med byger. Udsigten for søndag, der var reservedag, lød på endnu stærkere blæst. Og disse udsigter kom til at passe.

Ingen af holdlederne ønskede på dette grundlag nogen udsættelse, og alt blev gjort klar til den store konkurrence.

Stort forarbejde

Inden man kom så vidt, var der gået et stort og langvarigt arbejde forud. I KDA begyndte man allerede i efteråret at planlægge og forberede det store arrangement, og rundt om i landene er der blevet konstrueret, bygget og fløjet i tusinder af timer.

Vi har i de foregående numre omtalt en del af forarbejdet. Det lykkedes et par uger før VM at få tilmeldt de godt 50 nødven-

dige hjælpere. Oprindeligt havde man regnet med mange fra den store Odense Model-Flyveklub; men det blev kun et relativt lille tal, omend nogle af de vigtigste var derimellem. Til gengæld kom modelflyverne strømmande til fra hele landet, og det skal nævnes, at de alle deltog på egen bekostning — både m. h. t. rejse og ophold.

Allerede søndag den 20. ankom en stor bus fra Saar med det officielle hold samt en del ledsagere, koner og børn, så det blev til ca. 20 ialt. Mandag blev de installeret på en lejrlads i lufthavnen.

Tirsdag etableredes lejrens kontor i havnebygningen, og *Per Heymann Andersen*, som var leder af modelflyvernes sommerlejr ifjor, gjorde sig klar til at modtage hjælpere, der begyndte at indfinde sig onsdag og valtede ind torsdag og fredag.

I lufthavnen stillede havneleder *K. Brøgger Jensen* velvilligst alle disponible lokaler til rådighed og hjalp iøvrigt på alle måder, og flyveleder *Jespersen* holdt ved et udsendt Notam lufttrafikken under konkurrencen på et minimum, så den begrænsedes til avis-maskiner og en lokal KZ-III, der brugtes til at lokalisere forsvundne modeller med godt resultat.

Torsdag eftermiddag var officiel ankomsttid for deltagerne, men flere dukkede op allerede onsdag, og det norske hold var kommet i en af det norske flyvevåbens Dakotaer allerede tirsdag.

Torsdag foregik det store rykind. Fabrikant *Svend Skou*, der ledede al indkvartering, bispisning og persontransport, opslugt sit hovedkvarter på Park Hotel ved siden af banegården, hvor man modtog holdene ved togene. Enkelte kom pr. bil. Deltagerne, som

i mange tilfælde var trætte efter en lang rejse, blev indkvarteret på fem forskellige hoteller.

Hjælperne blev sat i sving med forberedelserne ved ankomsten, og torsdag kl. 19 bød VM-lederen, ingeniør *Per Weishaupt*, dem velkommen ved et fælles instruktionsmøde, hvor også konkurrencelederen, *Jørgen Surlykke Petersen*, gav en oversigt over konkurrencesystemet.

Derpå delte man sig op i forskellige grupper for videre instruktion. *Tage Hansen* fra Nyborg instruerede sine tidtagere, *Paul Erik Jepsen* fra Ringkøbing sit afspærings- og eftersøgningsmandskab og ingeniør *Poul Lauridsen* fra Næstved modelkontrollanterne, som derpå straks gav sig til at træne på de danske, canadiske og amerikanske modeller.

Officiel åbning fredag

Fredag formiddag kom deltagerne i tre chartrede busser ud i lufthavnen, hvor de blev opstillet sammen med hjælperne foran de 18 nationers flag.

Acroklobbens generalsekretær, kaptajn *John Foltmann*, bød deltagerne velkommen og ønskede held og lykke for konkurrencen.

Som repræsentant for stævnets præsidium, som desuden bestod af general *Førlev*, direktør *Hjalmar Ibsen*, direktør *Viggo Rasmussen* og direktør *Teisen*, bød Odense bys borgmester *I. Wilh. Werner* velkommen til Odense og Fyn, og modelflyverrådets formand, lektor *J. Holm Jørgensen*, oversatte borgmesterens tale til engelsk, hvorpå VM-lederen gav nogle anvisninger.

Straks derefter begyndte modelkontrollen, hvor hver nation modte til et angivet klokkeslet. Først kontrolleredes højstartsnorene

Personer fra verdensmesterskabet. Yderst til venstre havneleder *K. Brøgger Jensen*. Derpå *Svend Skou*, *Paul Erik Jepsen* og *Jørgen S. Petersen*. Næste billede viser en ung dame fra Saar sammen med Lockheed-ingeniøren *Perryman* fra USA, den italienske holdleder *Carlo Tione* og *Egon Briks Madsen*. Yderst til højre den belgiske holdleder, *Madame Lucienne Delhalle*.



Disse sider om VM 1954 er det "officielle" danske referat af dansk flyvesports første VM-arrangement. Næste gang vil vi bringe mindre kendte billeder samt beretninger fra nogle deltagere.

Var du med -
fortæl os om det...

Efter 1. periode:

| Individuelt | hold | | | |
|-------------------|------|-------------|-----|--|
| 1. Luthersson Sv. | 180 | 1. Sverige | 368 | |
| 2. Thomann Schw. | 180 | 2. Schweiz | 351 | |
| 3. Lindner Ty. | 145 | 3. Tyskland | 301 | |
| 4. Hahn USA | 114 | 4. Holland | 266 | |
| 5. Huhtinen Fin. | 112 | 5. Saar | 260 | |
| 6. Ericsson Sv. | 112 | 6. Danmark | 253 | |

uden for bygningen, derpå planarealet i et rum med fire kontrolhold, og til sidst blev det konstateret, at modellerne vejede over de krævede 410 gram. Hertil havde vi lånt lufthavnens toldlokale og toldvæsenets vægt og lodder.

I mellemtiden kunne de andre trimme modellerne, og de lod sig for størstedelen ikke afskrække af blæsten, men skyndte sig at prøve deres højest forskelligartede modeller i den fynske luft.

Efter frokost i lufthavnen gik det videre hele eftermiddagen med kontrol, trimning og naturligvis kammeratligt samvær.

Efter middagen samlede holdlederne til instruktion i konkurrencens arrangement, mens hjælperne påny gik igang med en serie instruktionsmøder. Om eftermiddagen havde de forøvrigt afprøvet konkurrencesekretariatet og et par af de planlagte opstillinger.

Kl. 21 skulle man efter planen gå til ro; men mange ønskede endnu at trimme i det lidt roligere vejr, så busserne til byen blev noget forsinket.

Første to perioder i regn

Allerede kl. 0300 var der vækning, både i lufthavnen og på hotellerne (på et enkelt dog lidt forsinket), og kl. 4 da busserne ankom, var man i fuld gang med opstillingen, selv om det regnede. På dette tidspunkt blæste det ikke så galt, og det var forøvrigt en formildende omstændighed ved vejret, at vindretningen var nogenlunde på langs af den smalle flyveplads og med opstilling lige ud for havnebygningen, som derved kunne bruges som basis.

På opstillingspladsen holdt en af busserne, indrettet til konkurrencesekretariat for de heldige herrer *Jørgen Larsen, Ole Meyer Larsen og Svend Terp*. Ved siden af holdt en varevogn (velvilligt for hele konkurrenceperioden stillet til rådighed af Østergårds Bogtrykkeri), der var basis for vægtkontrollen, og på den anden side en højtaltarovogn, hvorfra *Holm Jørgensen* holdt deltagere og publikum underrettet om slagets gang. Endvidere var der åbnet til de forskellige lande, den store resultattavle, som *Carl Høst-Aris* betjente, og tilskuerpladser. Det hele var indrettet på at kunne flyttes på få minutter, hvis vinden skulle vende.

Kl. 0500 blev starten givet fri, og der herskede en vis nervøsitet både blandt deltagere, som straks stillede sig i kø ved vægtkontrollen, og blandt hjælperne. Fra vægtkontrollen blev deltagere af tidtagerleder-

assistent *Sven Wiel Bang* overgivet til stafetten ved det startsted, de iflg. startkortet skulle starte på i den pågældende periode. Der var ialt 5 startsteder, hvert med to tidtagerhold. Efterhånden som der blev plads, blev de sendt ud, men der var kø næsten hele perioden.

Det lykkedes dog lidt efter lidt at få tempoet sat i vejret, og i de følgende perioder gik det godt; men der blev dog i praksis ikke den startfrihed inden for perioden, som vi er vant til. Oprindeligt havde det været meningen at have et tidtagerhold pr. land; men det var der ikke mandskab nok til.

Den ene regnbyge efter den anden kom sejlene hen over landskabet og gjorde modeller og deltagere våde. Værst var det naturligvis, når eftersøgningsmandskab og deltagere måtte ind i våde marker med høj bevoksning.

Usædvanligt små resultater

De første resultater var usædvanligt små, især i betragtning af, at det var et VM. Det lykkedes dog svenskeren *Luthersson* og schweizeren *Thomann* hver at nå en maximumtid, mens tyskeren *Lindner* fulgte dem med 145 sekunder. *Jens Arne Lauridsen* var nr. 4 med amerikaneren *Hahn's* model. *Børge Hansen* lå med 109 som nr. 8. Danskerne var forøvrigt de eneste, der gjorde vrøvl over, at konkurrencen blev startet under disse forhold; men da de så, at det var alvor, skyndte de sig at få startet.

Gennemsnittet af første periode var kun 66 sekunder.

Holdmæssigt lagde Sverige sig i spidsen med 368 sek., fulgt af Schweiz og Tyskland, mens vi kun var nr. 6.

Kl. 0615 sluttede første periode, og et kvarter senere tog man påny. I denne periode fik italieneren *Nironi* som eneste mand maximum. Som helhed var denne periode den værste med kun 58 sekunder i gennemsnit. Mange af modellerne var blevet skæve af fugtigheden og fløj endnu dårligere. Rækkefølgen i resultatlisten efter denne periode blev da også helt anderledes end i første med undtagelse af, at *Thomann* holdt sin andenplads.

Hollænderen *de Graaf* førte med 253, fulgt af *Thomann, Nironi, canadieren Gordon* (fløjet af *Scott Hansen*), *Luthersson* og *Børge Hansen*.

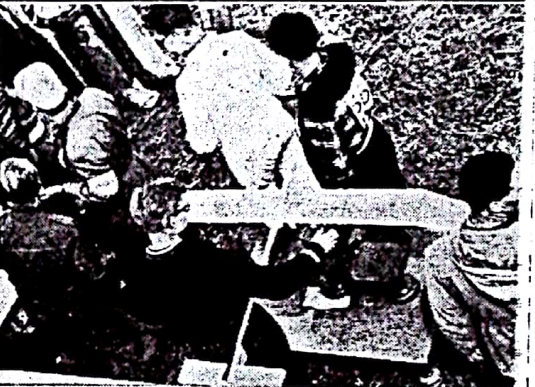
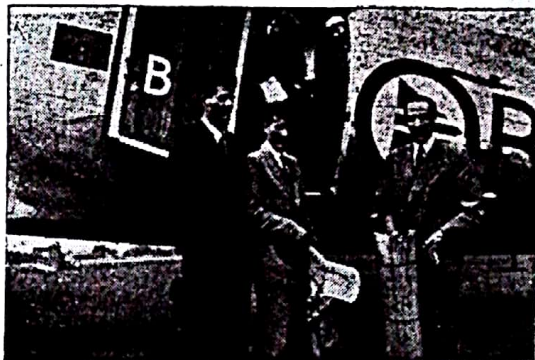
I holdkonkurrencen sank Sverige ned til nr. 5, mens Schweiz kom i toppen, fulgt af Italien, Holland, Tyskland, Sverige, Saar og Danmark.

Og så gik det ind til morgenkaffen — den var hårdt tiltrængt.

Storebæltsflyvning i 3. periode

Kl. 0845 begyndte 3. periode. Regnbygerne var nu næsten helt ophørt, og man så nu lidt lysere på situationen, selv om det blæste en del.

Der var seks maximumflyvninger, og de bragte tyskerne *Lindner* og *Hacklinger* og det tyske hold i toppen. Det franske hold kom pludselig op på andenpladsen takket været to maximumflyvninger. *J. P. Templier* havde den ene, og det må være på denne flyvning, at hans model forsvandt ud på en meget lang flyvning. Den blev nemlig om



Fra oven: Det norske flyvevåben bragte 3 af de norske deltagere direkte til Odense lufthavn. — Kø ved vægtkontrollen kl. 6 om morgenen. — En model kontrolvejes. — To af deltagerne fra Monaco: Aubertin og sønnen Claude. — Verdensmesteren Rudolf Lindner. — Fra frokosten i Svendborg.

Efter 2. periode:

| Individuelt | hold | | | |
|-------------------|------|-------------|-----|--|
| 1. de Graaf Hol. | 253 | 1. Schweiz | 573 | |
| 2. Thomann Schw. | 248 | 2. Italien | 565 | |
| 3. Nironi It. | 226 | 3. Holland | 549 | |
| 4. Gordon Can. | 225 | 4. Tyskland | 542 | |
| 5. Luthersson Sv. | 208 | 5. Sverige | 515 | |
| 6. B. Hansen Da. | 197 | 6. Saar | 472 | |

Efter 3. periode:

| Individuelt | hold | | | | |
|---------------|------|-----|-------------|------|--|
| 1. Lindner | Ty. | 356 | 1. Tyskl. | 1008 | |
| 2. Hacklinger | Ty. | 354 | 2. Frankrig | 892 | |
| 3. van Loo | Hol. | 320 | 3. Holland | 818 | |
| 4. Nironi | It. | 316 | 4. Schweiz | 757 | |
| 5. Lock | Fr. | 316 | 5. Sverige | 754 | |
| 6. Girak | Øs. | 314 | 6. Saar | 735 | |

eftermiddagen fundet lidt nord for Kalundborg efter en flyvning på ca. 55 km og den anden modelsvæffyvnning over Storebælt.

Holland, Sverige og Saar holdt deres stilling, mens Schweiz kom ned på 4.-pladsen, og Danmark kom helt ned på nr. 9.

Gennemsnittet af 3. periode blev 68 sekunder, så det var stadig hårdt. Maximumflyvningerne blev opvejset af et stigende antal nul-flyvninger, da havarier havde sat nogle deltagere tilladte to modeller ud af spillet.

I 4. periode begyndte solen at kigge frem. Der var syv maximumflyvninger, men hele 12 nulflyvninger. Gennemsnit 69 sekunder.

Lindner fik kun 30 sekunder og røg ned til nr. 7, mens Hacklinger holdt stillingen. Thomann kom i toppen, og endelig øjnede vi selv et håb, da *Svend Pedersen* svang sig op til fjerdepladsen. Borge sank ned til nr. 16, men alligevel betød Svends flyvning, at vi i holdkonkurrencen kom op på tredjepladsen sammen med Frankrig bagefter Tyskland og Frankrig.

Efter 4. periode:

| Individuelt | hold | | | | |
|---------------|-------|-----|-------------|------|--|
| 1. Thomann | Schw. | 448 | 1. Tyskl. | 1184 | |
| 2. Hacklinger | Ty. | 434 | 2. Schweiz | 1086 | |
| 3. Knoll | Saar | 419 | 3. Danm. | 1058 | |
| 4. Pedersen | Da. | 399 | 4. Frankrig | 1058 | |
| 5. Etheringt. | Can. | 388 | 5. Saar | 1055 | |
| 6. Molbach | No. | 387 | 6. Sverige | 964 | |
| 7. Lindner | Ty. | 386 | 7. Holland | 958 | |
| 8. Nestic | Jug. | 385 | 8. Italien | 910 | |

Mange muligheder til slut

Nu var der efterhånden trængsel ved resultatavlen. Det var karakteristisk for denne konkurrence, at store omplaceringer fandt sted hele tiden. Resultaterne lå efter fjerde periode så lavt, at gode præstationer ville spille en meget stor rolle.

Holdmæssigt lå Tyskland knap 100 sekunder foran Schweiz, og derpå fulgte de andre lande tæt.

Individuelt så det endnu mere broget ud. Det første 20—25 kunne faktisk nå at komme i toppen.

Vejret var frisket op, så det nu blæste op mod 20 knob, og blæsten voldte mange vanskeligheder. Man så adskillige modeller med ekstra barduner. Det var typisk bagsidevejr med gode termikmuligheder.

Der blev dog kun fem maximumflyvninger, mens 10 fik nul — gennemsnit blev 69 sek.

I hurtig rækkefølge blev resultaterne meddelt gennem højtaleren og på tavlen. Tyskerne *Lindner* og *Rechenberg* samt svenskeren *Luthersson* fik de 180 sekunder og kom højt op på tavlen. Vort håb *Svend Pedersen* fik kun 47 sekunder, *Borge* 57, *Hans Frederik* 59, mens en flyvning på 90 sekunder bragte *Hans Hansen* lidt opad.

Snart var der kun to, der kunne slå Lindner: hans landsmand *Hacklinger* og *Arne Hansen* med *Etheringtons* model. *Hacklinger* fik imidlertid kun 40 sekunder. *Arne* foretog et perfekt optræk til tophøjde, men havde atter besvær med udløsningen. Modellen fløj med spillet hængende under sig og fik kun 23 sekunder.

Tysk dobbeltsejr

Sagen var klar: Lindner havde vundet, og *Hans Hansen* gik hen og lykønskede ham. Så omskiftelig er livet endnu trods alle forsøg på at eliminere tilfældigheder, at *Hans* blev nr. 42, mens Lindner ifjor var nr. 37. Og jugoslaveren *Gunic*, der var nr. 1 i 1952 og nr. 4 ifjor, blev simpelthen nr. 70 og sidst med fem nulflyvninger!

Det tyske holds sejr blev klarere efter sidste periode. Der var større afstand mellem Tyskland og Schweiz, end fra Schweiz ned til Holland, som blev nr. 8. Danmark måtte se sig slået ikke alene af Tyskland og Schweiz, som vi regnede for de farligste konkurrenter, men også af Saar, Sverige og Frankrig.

Resultat:

| | | | | |
|---------------|-------|-----|------------|------|
| 1. Lindner | Ty. | 566 | 1. Tyskl. | 1584 |
| 2. Rechenberg | Ty. | 544 | 2. Schw. | 1374 |
| 3. Luthersson | Sv. | 527 | 3. Saar | 1363 |
| 4. Nironi | It. | 515 | 4. Sverige | 1347 |
| 5. Weintraud | Saar | 506 | 5. Frankr. | 1245 |
| 6. Niemelä | Fin. | 498 | 6. Danm. | 1217 |
| 7. Bärtschi | Schw. | 490 | 7. Engl. | 1196 |
| 8. Thomann | Schw. | 488 | 8. Holl. | 1169 |
| 9. Knoll | Saar | 486 | 9. Ital. | 1134 |
| 10. Nestic | Jug. | 475 | 10. Finl. | 1120 |

Rent nordisk set lå Sverige altså i spidsen med *Luthersson* individuelt forrest.

Den tyske sejr må respekteres som et resultat af nogle års målbevidst teknisk arbejde. Også schweizerne har under *Arnold Degens* ledelse gjort et godt stykke arbejde.

At vore danske deltagere skuffede så meget, kan dels skyldes tilfældigheder, dels en for optimistisk tro på gode vejrforhold, mens udlændingene i mange tilfælde havde forberedt sig på hårdt vejr. Det var svært at udløse modellerne ordentligt, og de danske modellers længdestabilitet var tydeligt utilstrækkelig.

Der er ikke i dette nummer plads til en betragtning af modellerne. Herom skriver *Borge Hansen* en speciel artikel næste gang.

Efter konkurrencen var der oprydning og frokost, mens pressesekretariatet under *Ole Meyer Larsens* ledelse producerede den fuldstændige resultatliste så hurtigt, at den kunne overrækkes deltagerne, da de efter frokosten kørte til Odense, hvor de havde fri til at hvile ud og til at se sig om i byen resten af dagen, bortset fra en fælles middag.

Næppe var de kørt bort, før hjælperne tog de 18 nationers flag ned, da de ellers var i fare for at blive sonderrevet, idet vindstyrken nu var steget til 30 knob. Det var et held, at konkurrencen ikke var blevet udsat, for også om søndagen blæste det stærkere end lørdag formiddag.

Rundtur på Sydfyn om søndagen

Søndag kørte deltagerne og en del af hjælperne rundt på Sydfyn, der tog sig dejligt ud i solskin, blæst og enkelte byer. Der var små ophold ved *Lundeberg*, hvor adskillige fastlandsfolk for første gang så *havet* (d. v. s. *Storebælt*), og ved herregårdene *Hesselagergård* og *Egeskov*, mens der var et længere ophold i *Svendborg*, hvor man indtog frokosten på *Christiansminde*.

Om aftenen kl. 19 samlede små 200 deltagere, gæster og hjælpere til afslutningsmiddag i restaurant *Skoven*.

Her talte *Holm Jørgensen* om betydningen af, at modellflyvere fra så mange nationer mødtes, og kaptajn *Foltmann* uddelte præmierne.

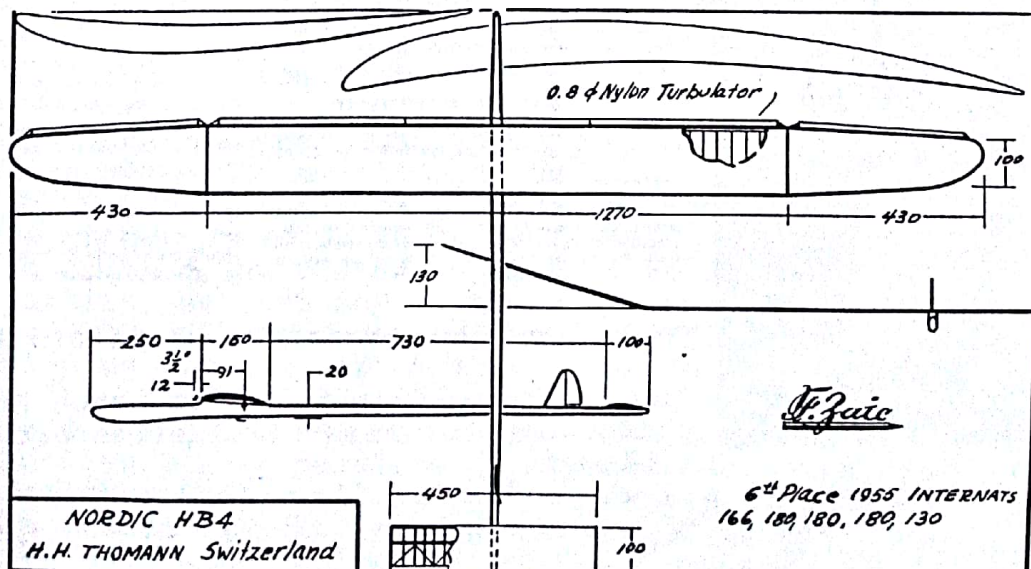
Tyskerne slæbte ikke alene vandrepræmierne *Coupe Daumerie* og *Swedish Glider Cup* med sig hjem, men Lindner fik også *Odense* bys præmie og *Rechenberg Fyns Tidende's* ærespræmie til ejendom.

Det schweiziske hold fik *Berlingske Tidendes* pokal, og deltagerne på de to vindende hold desuden bogpræmier.

Luthersson fik *Cherry Heering Cup*, *Nironi* *SAS-pokalen*, *Weintraud* fra Saar *Dansk Elektricitet-Compagnis* pokal og *Svend Pedersen* som bedste dansker *Politikens* pokal. Endvidere fik den kvindelige belgiske holdleder, *Madame Lucienne Delhalle* en præmie udsat af *Hørfabrikken* i *Tommerup*, bestående af en smuk dug med servietter, og samtlige deltagere og holdledere fik som erindring et askebæger, skænket af *Dansk Modellflyve Industri* i *Odense*. (En udenlandsk deltager mente, at den flyvende kuffert symboliserede de danske modellers flyveegenskaber og hånden til hatten den danske blæst).

Thomann's model

VM-54 og VM-55



MODELLERNE VED VM I ODENSE

Børge Hansen gennemgår de anvendte typer af A2-modeller og skitserer den type, han vil anbefale at forsøge til næste år

UNDER de vejrforhold, der herskede ved verdensmesterskabet i modellflyvning i A2-klassen, er det meget svært at udvælge den model eller modeltype, man vil bruge som forbillede til sin næste model. Det blev en tilfældighedernes konkurrence, hvad man også kan se af resultatlisten; en enkelt maksimumflyvning bragte en deltager frem imellem de bedste. Kun meget få modeller var bygget til at flyve i så stærk vind, og det skyldes særligt, at alle de sydeuropæiske modeller er vant til at flyve i fuldkommen rolig luft. For overhovedet at komme på disse landes hold er det nødvendigt at bygge modeller, der er specielt beregnet til at flyve under disse vejrforhold. Da de fleste lande udtager deres hold ved en eller to udtagelseskonkurrencer, er det ret tilfældigt, hvem der kommer med, hvad man også kan se af, at der er få gengangere fra år til år. Da man ikke kan forvente, at alle, der anmelder sig til udtagelseskonkurrence, har forberedt sig på at flyve i vort klima, får de fleste kun en måned eller to til at bygge nye modeller, og de fleste stiller derfor op med de samme modeller, som blev benyttet ved deres udtagelseskonkurrence.

De danske modeller

Skønt vi havde forberedt os mere end nogensinde, fik vi ikke nogle særlig fine placeringer ved verdensmesterskabet; med lidt held kunne vi have fået to mand mellem de ti bedste, og Svend Pedersen havde jo en stor chance for at vinde for sidste start. Det, de danske modeller manglede, var længdestabilitet; det varede alt for længe, inden de kom i ro efter udløsningen. At få dem af linen uden stall var umuligt, og i blæsten havde de vanskeligt ved at komme rundt. I to eller tre medvindsstall havde de tabt halvdelen af højden, inden de begyndte at kurve, og chancerne for termik var ret ringe i denne højde. Årsagen til den ringe længdestabilitet er sikkert flapprofilen, der staller for let, og vore relativt korte kroppe.

Aftenen før konkurrencen under trimningen i ca. 10 km svagere vind end konkurrencedagen klarede vore modeller sig fint, og vi noterede tider på ca. 2 min. fra 25—30 m højde, hvad der var få andre modeller, der kunne præstere, så flapprofilen vil blive bibeholdt til roligere vejr. Vi bliver sikkert nødt til at følge den linie, som andre lande går ind for, nemlig længere kroppe, 130—140 cm, og tyndere profiler. Gør vi det, må vi samtidig lægge vore byggemetoder om, idet det bliver nødvendigt at bruge mere balsa for at holde vægten nede på 410 gr.

Byggemetoder og materialer

Ved gennemgang af modelkontrol-bladene kan man se, at de fleste modeller havde et

Bverst schweizeren Thomann's model. Derunder italieneren Federicis, hvor termikbræmen gøres klar. I midten østrigeren Zideks model med helbalsaplan. Derunder belgieren Luc Feron's model og nederst canadieren Crawford's.

planareal på 28—29 dm² og et haleplansareal på 4,5—5,5 dm². Spændvidde 180—190 cm. Plankorde 16—17 cm. Udover de nordiske modeller var næsten alle andre bygget i balsa. Kun til nogle kroppe var der anvendt fyrretræ sammen med balsa. Udover stokkroppen, eventuelt med en lille forkrop for stabilitet og blyballast, var den mest anvendte krop kassekroppen, opbygget af 4 stk. 4 × 4 mm eller 5 × 5 mm balsalister med enkelte tværlister og beklædt med 1½—2 mm balsa og eventuelt tillige papirbeklædt. Denne metode giver både en stærk og let krop, og den behøver ikke at virke klodset efter de nye regler. Næsten samtlige planer var til at skille ad på midten, og det mest anvendte system var tunger ind i hver planhalvdel. Systemet vejer en del, hvis det skal være tilstrækkeligt stærkt, og der må spares en tilsvarende vægt på den øvrige plankonstruktion.

De tyske modeller

Lindners vindermodel var meget tiltalende og gennemført med tysk grundighed. Planet havde enkelt v-form med ellipsoformede tipper og var til at samle på midten. Spændvidden var 192 cm, korden 16,4 cm. Profilet var på den ene model noget lignende SI 63008, medens den anden model havde et tyndere og mere hvælvet profil. Modellerne var ellers ens. Planarealet var ca. 29 dm², haleplanet 4,5 dm² med en korde på 10 cm på midten og aftagende til 6 cm i tippen, spændvidde 55 cm. Kroppen var en hul stok, længde 130—135 cm, opbygget af 4 stk. 3 × 3 mm fyrrelister, beklædt med 3—4 mm balsa og slebet rundt. Modellen lavede to fejlstarter, hvilket kunne tyde på, at den ikke var så højstartsstabil, sandsynligvis på grund af stokken; men der kan også være uheld i det hårde vejr. Modellen var meget længdestabil og rettede hurtigt stall ud efter udløsningen. Hacklingers modeller var noget lignende, dog havde den ene en spændvidde på 225 cm og en korde på 13,5 cm. Denne model var sandsynligvis beregnet til stille vejr. Ingo Rechenbergs ene model lignede meget en almindelig dansk model, korde 18 cm, spændvidde 152 cm. Ingen af de tyske modeller havde turbulenstråd, hvad der heller ikke skulle være nødvendigt med de tynde profiler.

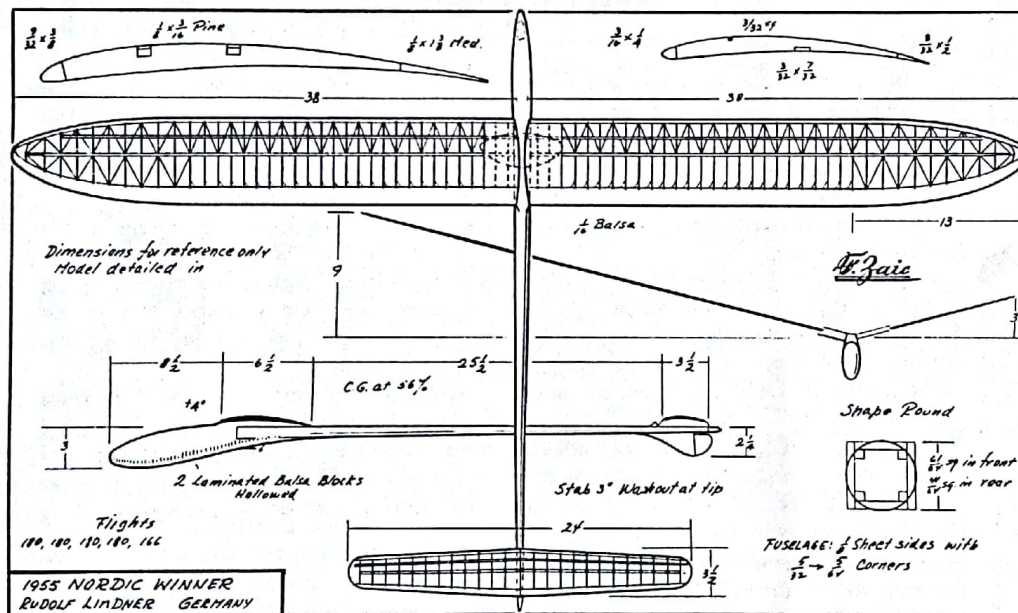
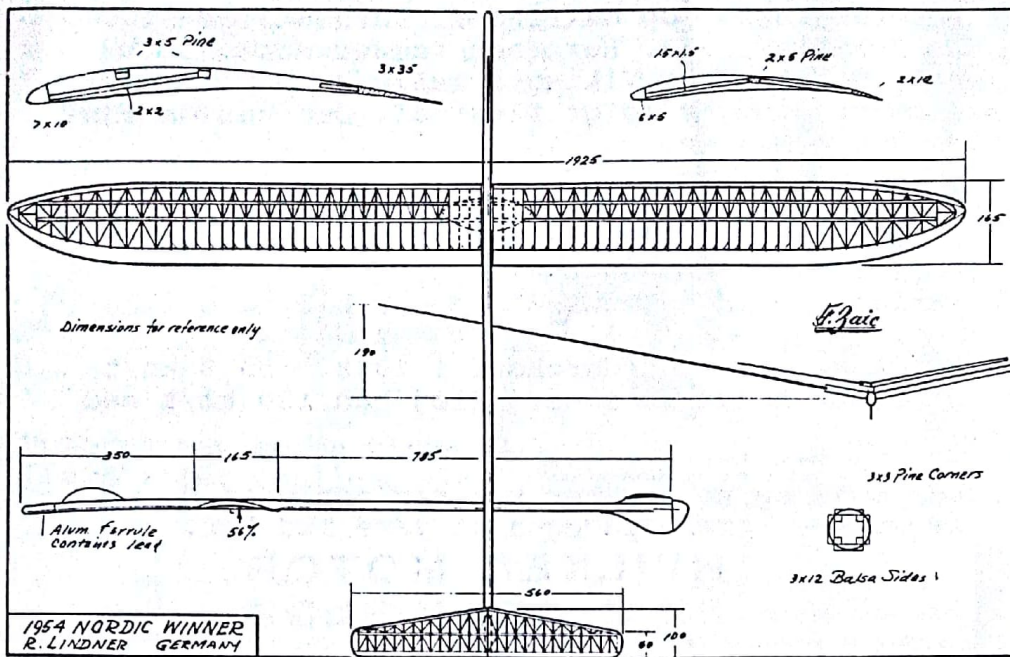
De øvrige i tre hovedgrupper

De øvrige modeller kan opdeles i tre hovedgrupper: 1) De nordiske modeller, 2) de østrigske, svejtsiske og israelske modeller og 3) de engelske, hollandske, belgiske, franske, amerikanske, canadiske, italienske, jugoslaviske samt Saar's og Monaco's modeller.

Med de nordiske modeller er der ikke sket store forandringer. Byggemetoder og materialer er de samme som i de sidste år. Kroppene er selvfølgelig ændret til enten slanke spanteopbyggede kroppe eller massive kroppe af balsa og fyrretræ.

De 3 tegninger er fra Frank Zaic's årbog 1955-56.

Disse årbøger kan forøvrigt købes endnu og er rene guldgruber for alle oldtimerfantaster. Se andetsteds i bladet.



Lindners modeller

Som nok bekendt vandt Lindner også VM-55 i betydeligt bedre vejr. Hans klassiske modeller dannede hurtigt skole, og i de følgende år sås mange modeller med enkelt v-form på planet og v-formede haleplaner. Modellerne var trimmet uhyre stabilt og Lindner selv var højstartsartist, hvilket nok ikke var uvæsentligt. Modellerne havde "termiksøgningstrim" - dvs de fløj hurtigt ligeud i nedvind og gav sig til at kurve, når de stødte på termik! Dette "Lindnertrim" fås ved at give indervingen i glidekurven lidt wash-out. Ved for meget af dette washout kan man få modellen til at præstere et imponerende spiraldyk. Moderne wakefields trimmede til stig i højrekurve og glid i venstrekurve anvender samme trim - og med godt resultat!

De norske og finske modeller var en del handicappet ved ikke at have deltaget i internationale konkurrencer i de sidste tre år.

I den anden gruppe var der nogle af de mest spinkle modeller, man kunne tænke sig; særlig ostrigerne Zidek og Giraks modeller, der med en spændvidde af 240 til 260 cm kun benyttede en balsaplade støttet af enkelte ribber som plan. Kroppene var igen i år meget lange, men betydelig mere stive, end de plejer at være. De var opbygget af balsafiner, ca. 2 mm, og havde et tværsnit på 3 x 3 cm. Under hjemlige forhold var disse modeller sikker på maksimum i hver start; men under verdensmesterskabet havde de ikke store chancer.

De svejtsiske modeller var igen i år meget fine, men ret spinkle. Profilerne var meget tynde, men ikke særlig hvælvede. Planerne vibrerede stærkt under højstarten og flyvningen, hvad de svejtsiske modelflyvere mente ville skabe turbulens og derved forbedre flyveegenskaberne. Flere af modellerne var tillige forsynet med turbulenstråd.

Den sidste gruppe er den talrigeste, og modellerne var meget ens i udseende. Det var rene balsamodeler, gennemgående simple i konstruktion. Planerne var til at skille ad og næsten alle med torsionsnæse. Kroppene var som regel kassekroppe eller en blanding af kassekroppe og stokkroppe. Det er modeller, der både kan flyve i stille vejr og nogen vind og termik.

Næste års model

Det vil som sagt være vanskeligt at foreslå nogen bestemt model for 1955. Vi har kun arbejdet med de nye regler i et halvt år. Reglerne uden kryptværnsnit giver større mulighed for at benytte en længere krop for at opnå større længdestabilitet, da man ikke har noget problem med at få kryptværnsnittet anbragt uden at få en krop, der giver en overstabil model. Jeg vil foreslå følgende: Profil nogen lignende SI 63008 med lidt større hvælving og lidt flap. Spændvidde 180 cm, plankorde 16,5 cm og planareal 28,5 dm, kroplængde 130 cm.

Børge Hansen.



Arne Hansen med Etheringtons model. Konstrukøren er medlem af en modelflyveklub på Avro-fabrikkerne i Canada.

EK

I bladet HOBBY fra januar 1952 skriver linestyrings-pioneren Johs. Holm Jørgensen om de udenlandske motorer, som nu begynder at dukke op som konkurrenter til de danske motorer.

De første danske dieselmotorer dukker op omkring 2. verdenskrigs slutning med Diesella som den første i 1943. Herefter følger Monsun, Greigs diesel, Mikrodiesel, Thorning og Viking i 1951. Viking er nok den danske motor, der er solgt flest af. Den var da også den bedste på markedet, da den kom frem.

Til at begynde med blev motorerne anvendt i fritflyvende modeller, men da linestyringen tog fart efter 1947, var det her - og i modelracerbiler og -både - at det store marked fandtes.

Men som Holm Jørgensen skriver - med de danske motorer blev man ikke svimmel af farten...

Selv satte han den første danske hastighedsrekord i 1948 - 55,8 km/t med en dansk Mikro II motor. Et halvt år senere fløj han 120 km/t med en engelsk Elfin motor...

Gløderørmotorerne dukkede også op nu, og her kan ses nogle af de danske fabrikanters - forgæves - forsøg på også at være med her.

HVILKEN MOTOR SKAL JEG VÆLGE TIL

linestyring?

NAR en amerikaner vil dyrke linestyring, kan han vælge en model, der tiltaler ham, og derpå kan han vælge en motor, der passer til modellen - og til tegnebogen - og han har over hundrede forskellige motorer at vælge imellem!

Herhjemme har vi i de første år efter krigen måttet gå den modsatte vej: Vi kunne vælge mellem to motorer - der for øvrigt ikke var så meget forskellige - og måtte så bygge en model, der passede dertil.

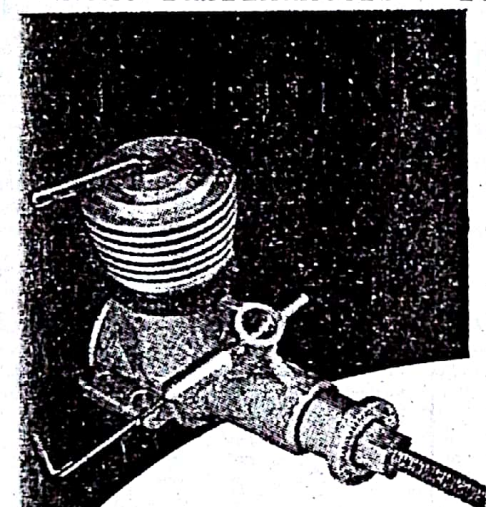
Nu har forholdene bedret sig noget. Dels er der kommet flere danske motorer på markedet, og dels har flere og flere modelbyggere haft held til at få gavepakker indeholdende engelske og amerikanske motorer. Derfor hører man oftere nu spørgsmålet: Hvilken motor skal jeg vælge? For at begynderen ikke skal gå hen og vælge i blinde, kan nedenstående bemærkninger måske være til nogen nytte.

For det første må man gøre sig klart, hvad man vil bruge sin motor til - om man vil sætte verdensrekord i hastighed, om man vil dyrke kunstflyvning eller team-race. De danske motorer Thorning og Viking har begge ydet smukke ting i kunstflyvning, men man bliver ikke svimmel af farten. Har man kik på en bestemt motor, bør man prøve at få oplyst, ved hvilken omdrejningstal den har sin største ydelse i bremsehesterkræfter. Hvis det ligger omkring 15-18.000, er motoren i udpræget grad egnet til hastighedsflyvning. En anden

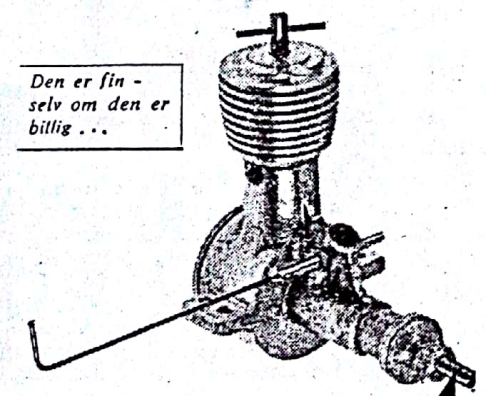
motor har måske samme styrke, men ved et betydeligt lavere omdrejningstal, f. eks. mellem 6000 og 10.000. En sådan motor er egnet til kunstflyvning.

Og hvad så med motorer, der helst skal løbe 12-14.000 omdrejninger i minuttet? De kan bruges til hastigheds-kunstflyvning (high-speed stunting) og til team-race. Og i klasse F-1 vil de muligvis kunne gøre sig gældende i hastighedsflyvning.

Motorer kan også inddeles efter flere andre principper. Således efter størrelse, d.v.s. slagvolumen - en inddeling, der især er lavet af hensyn til konkurrencer i hastighed, hvor det at lade en Dooling

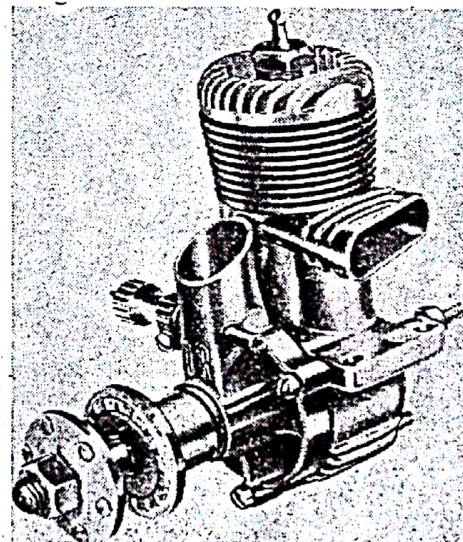


THORNING 3,5 er fortrinlig til indbygning i fly - specielt i teamracer, hvor en kraftig motor er en nødvendighed. - Vægt: 140 g; omdr. pr. minut med propel 13.000: ¼ hk. - Leveres med venstre og højre gevind. Pris: kr. 65,00



Den er fin - selv om den er billig...

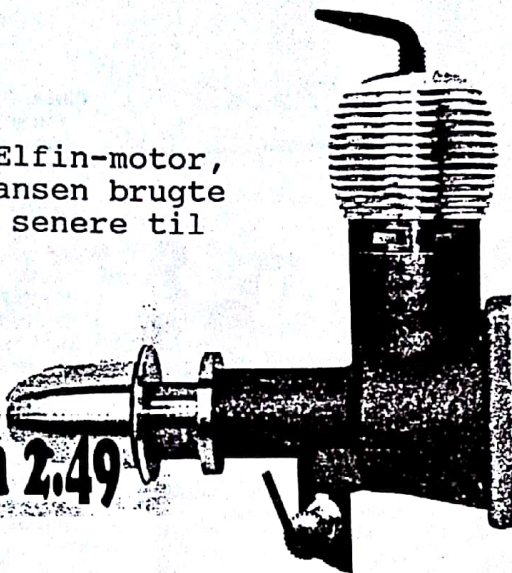
HORNING 2,5 er en velanskret og billig motor - benyttes meget af modelracerfolk. - Vægt: 10 g; omdr. pr. minut med propel 9000: 0,15 hk. - Leveres både med venstre og højre gevind. Pris kr. 39,00



Ohlsson & Rice har også skabt en serie populære motorer. Her ses Ohlsson 29.

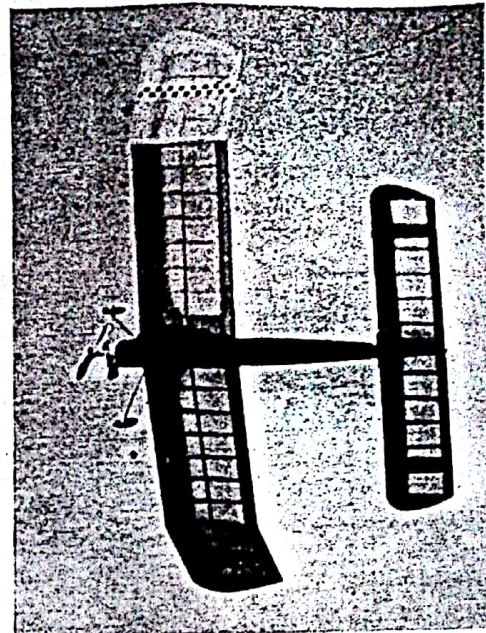
Det var en sådan Elfin-motor, som Peter Christiansen brugte i sin Pylonius og senere til linestyling.

Elfin 2.49



Motoren her er en kinesisk fremstillet replica, som nu kan købes i England.

Here's a handsome shape that will bring back fond memories when at last we had the power for control line aerobatics. For many of us the breakthrough was its little brother - the 1.8cc Elfin.



Pylonius. Pylon Power Model
by Peter Christiansen, Denmark.

på 10 cm³ flyve mod en Elfin på 1,5 cm³ ville være lige så uretfærdigt som at sætte en sværvægtsboks op imod en fluevægter. Her i landet har vi delt motorerne i tre grupper med 2,5 cm³ og 5 cm³ som skillelinier. (I USA har de 4 grupper og i England 6). Inden for kunstflyvning plejer man at lade alle motorer optræde på lige fod.

Endvidere kan man inddеле motorerne efter tændingssystemet: tændrørs-, gløderørs- og dieselmotorer. Disse typers specielle virkemåde, brændstof og andre særegenheder kan desværre ikke finde plads i en oversigtsartikel som denne; men der vil snart komme nogle specialartikler herom. Da artiklen her skulle hjælpe dem, der står over for at anskaffe danske eller udenlandske motorer, bør følgende forhold nævnes: Tændrøsmotorerne er stadig populære i USA, men ikke meget udbredt i Europa. De kan nå meget høje omdrejningstal, men man må gøre sig klart, at modellerne skal medføre batteri, spole og kondensator — en ulempe, der er så meget større, som det er vanskeligt at skaffe sig en anden spole eller kondensator herhjemme, hvis den originale bliver defekt, så man bør betænke sig på at anskaffe en amerikansk tændrøsmotor, medmindre man har gode forbindelser i USA.

For gløderøsmotorernes vedkommende stiller sagen sig noget bedre. De er dog meget uensartede, og man bør sikre sig, at motoren kan løbe på en almindelig blanding af methylalkohol og amerikansk olie. Nogle motorer fordrer nemlig en rigelig dosis af nitromethan for at fungere ordentligt, og dette stof er ikke altid til at få og er under alle omstændigheder meget kostbart. Nogle motorer er meget kildne med hensyn til indstilling og tankforhold, og mange er vanskelige at starte — især de, der er beregnet til meget store hastigheder.

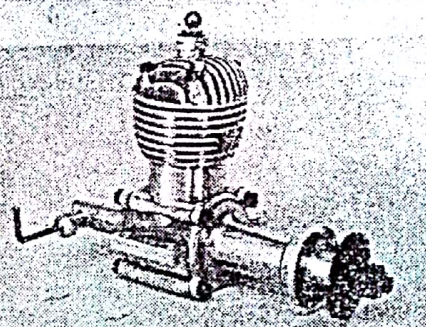
Selv om nogle motorer er meget medgørlige, er det i det store og hele ikke en type, der kan anbefales begyndere. Men i den erfarne motormands hænder kan de bruges til at sætte verdensrekord med!

Den tredje gruppe, dieselmotorerne — eller rettere kompressionstændingsmotorerne — er vel i almindelighed den type, der er lettest at have med at gøre, og som således bedst kan anbefales begyndere. Mange udvikler god kraft ved et omdrejningstal på 6—8000 og er særdeles anvendelige til kunstflyvning. Ingen dieselmotor er endnu nået op på samme omdrejningstal som de hurtigste motorer af de før nævnte typer, men i de senere år er der, især i England, bragt motorer på markedet, der kan dreje en propel over 15.000 gange i minuttet.

Når det drejer sig om hastighedsflyvning, kan dieselmotorerne gøre sig gældende i de små størrelser (1,5—2,5 cm³). Men derudover kan de ikke hamle op med gløderørs- og tændrøsmotorerne.

Den typiske hastighedsmotor i de større udgaver er karakteriseret ved følgende træk: Stemplet er af letmetal og forsynet med stempelringe. Slaglængden er kort, mindre end udborings diameter. Krumtapakslen har kuglelejer, og brændstofindsugningen foregår gennem akslen eller gennem krumtaphusets bagdæksel.

Skal man nævne bestemte fabrikata, er man straks lidt vanskeligt stillet. To motorer af samme mærke, som skulle være helt ens, er ikke altid lige gode. Hvis det drejer sig om danske motorer, vil man som regel have lejlighed til at spørge andre interesserede om deres erfaringer. Lad mig nøjes med at sige, at både Thorning, Viking og Ceros har vist sig gode til kunstflyvning. Men i hastighed vil de ikke kunne hamle op med tilsvarende udenlandske motorer. (Det



Ca. 20.000 omdr. m. svinghjul

- den nye VIKING 3,2 GM
(gløderøsmotor)

VIKING 3,2 GM. er en udpræget motor for store hastigheder - fortrinlig til teamracere og modelracerbiler.

VIKING 3,2 GM. er det nyeste led i de kendte VIKING produktioner.

VIKING 3,2 GM. er i hastighed og udførelse på højde med udenlandske motorer i samme klasse.

VIKING 3,2 GM. har længe været ventet af modelklubberne - det er derfor forståeligt, at der er stor efterspørgsel på den - så stor, at den kun i øjeblikket kan leveres på bestilling med kortere eller længere ventetid.

VIKING 3,2 GM. får De sikrest og hurtigst, hvis De ledsager Deres ordre med fuld betaling eller et a conto beløb. Gør De det, betragtes Deres bestilling som positiv og ekspederes i den rækkefølge, som ordrene indløber.

De véd sikkert, at VIKING hele tiden har været den danske motor, der er smukkeste forarbejdet og har den letteste start — dette er også overført på VIKING 3,2 GM.

PRIS KR. 79,00

er ikke tilfældigt, at samtlige danske hastighedsrekorder i modellflyvning fra 1948 til nu er sat med udenlandske motorer). Alligevel kan det naturligtvis være meget morsomt at prøve, hvor langt man kan presse de danske motorer op. Hvad de duer til i team-race, er ikke rigtig klarlagt endnu.

Men hvis man en dag får tilbud om en motor af en onkel i USA eller en fætter i England, er det måske ikke så let at få oplyst, hvad man skal vælge. Nedenstående bemærkninger om et beskedent udvalg kan måske tjene nogen til vejledning.

Amerika: Hastighedsrekorderne domineres af navnene McCoy og Dooling. McCoy Read Head er en serie fine motorer til 10, 8, 5, og 3,2 klasserne, og Dooling er mindst lige så god i 10 og 5. Andre hurtige motorer er Hornet, Fox og Forster. McCoy Sportsman sen. og jun. (ca. 9 og 6 cm³ er velegnede til kunstflyvning. Andre populære kunstflyvningsmotorer er Atwood, Super-Cyclone og Spitfire, alle på 10 cm³. Cyclone og Spifire, alle på 10 cm³. Men iøvrigt benytter mange de førstnævnte hurtige motorer til kunstflyvning også.

Amerikanerne har altid haft forkærlighed for de store motorer. Inden for dieselmotorerne har de ikke noget særligt at byde på. Her er England nr. 1.

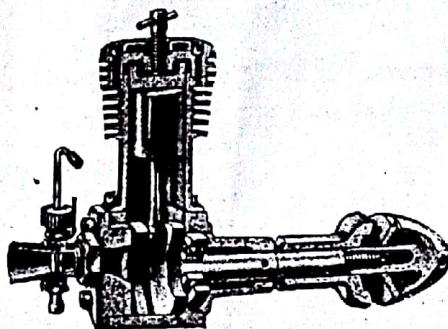
England: Her er mange fine dieselmotorer, som er efterspurgt over hele verden. Det er især størrelserne fra 1,5 til 3,5 cm³, der her kommer i betragtning. De mest populære er 1,5 cm³: Javelin, Elfin og Frog. 2,5: Elfin, Frog og E. D. Racer (den sidste er den hurtigste, over 160 km/t). 3,5: Amco, D. C. 350 og E. D. Mk. 4 (sidstnævnte yndet til team-race, da den er meget økonomisk med brændstoffet). Af disse kan E. D. Racer og den nye Amco gøre sig gældende i hastighed, de andre er fine til kunstflyvning.

Af gløderørsmotorer kan fremhæves Eta 29 (5 cm³), en hastighedsmotor, der ikke staar meget tilbage for McCoy 29, samt den meget billigere Frog 500, samme størrelse, der især bruges til kunstflyvning.

Til slut kan lige nævnes, at den franske serie Marget-Meteore og den italienske Super-Tigre-serie har et godt rygte. Men de er ikke meget kendt her i landet.

Det var en meget summarisk oversigt. Men forhåbentlig kan den, der står på bar bund, finde et vink deri, så han ikke skal gribe helt i blinde — det har man somme tider indtryk af, at nogen har gjort.

Johs. Holm.



E.D. MARK IV.
Manufacturers. Electronic Developments (Surrey), Ltd., Kingston-on-Thames.
Retail Price. £4 12s. 6d.*
Delivery. Immediate.
Spares. Immediate.
Type. C.L. Diesel.
Specified Fuel. E.D. Standard Fuel.
Capacity. 3.46 c.c., .21 cu. in.
Weight (bare). 6½ ozs.
Compression Ratio. 18 : 1.
Mounting. Beam, upright or inverted.
Recommended Airscrews. 9¼ × 6 ins. to 11 × 5 ins.
Flywheel. 2½ ins. diameter, 4½ ozs.
Tank. Separate.
Bore. .656.
Stroke. .625.
Cylinder. Hardened steel, flange fitting, attached to crank-case by 4 screws.
Cylinder Head. Dural. Finned. Attached by 6 holding-down screws.
Crankcase. Die-cast aluminium alloy.

teristic more of a 4-stroke than a 2-stroke. At no speed range was fluctuation and hunting evident. There seems to be a slight vibratory period at around 9,000 r.p.m.

B.H.P. A maximum output of .265 b.h.p. was found at 13,300 r.p.m., although but slight output variation was evident between about 11,400 and 14,900 r.p.m. Between these speeds a drop from maximum of only .015 b.h.p. was noted. Output is exceptionally consistent at the higher speed range, and it may be said that the engine is running efficiently at any speed between 10,000 and 15,000 r.p.m. Beyond this speed power falls

Også E.D. Mark 4 fås som replica-motor.

Vi hører meget gerne, hvis nogle har erfaringer, billeder eller andet vedrørende de danske gløderørsmotorer.

Hvor fås replicamotorerne?
 Se bag i bladet...

Piston. Cast iron. Flat top. No rings. Contra Piston: hardened steel. Adjustment by Vernier screw.

Connecting Rod. Hardened steel. Floating bronze bush big end.

Crankpin Bearing. Floating bronze bush.

Crankshaft. Hardened steel.

Main Bearing. Single ball-race inner, plain outer.

Little End Bearing. Plain.

Crankshaft Valve. Disc induction.

Special Features. Big end designed to prevent scouring of crankpin, easily replaceable when worn. Transfer ports machined in cylinder skirt. Outside cylinder skirt is cam-turned to maintain even section. Ball-race crankshaft.

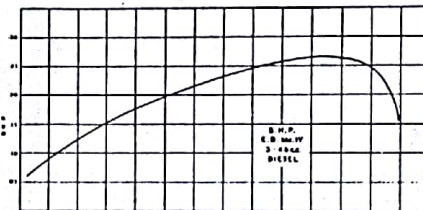
TEST

Engine. E.D. Mark IV 3.46 c.c. capacity Diesel.

Fuel. E.D. "Competition."

Starting. Pulley-and-cord used for convenience of test, but engine started without trouble when experimentally hand-started from time to time.

Running. Extremely consistent at all speeds, but especially so at the higher ranges. Behaviour under various loads was charac-



rapidly, while at the other end of the scale a marked decrease is noted below about 7,000 r.p.m.

Checked Weight. 6.5 ozs. less tank.

Power/Weight Ratio. .650 b.h.p./lb.

Remarks. Engine was run-in for 1½ hours continuous running at 4,000 r.p.m. No mechanical trouble experienced throughout test. The engine is noteworthy for its high power output, easy handling, and consistent running qualities. Also for the fact that the measured b.h.p. is in excess of that claimed by the manufacturers whose figure is .25 b.h.p.

MIKRO

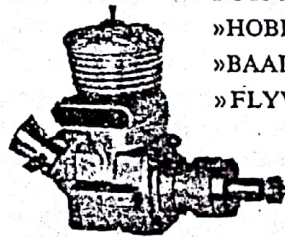
DEN RIGTIGE MODEL MOTOR.

FOR DERES

»HOBBY«,

»BAAD«, »BIL«

»FLYVER«



Gløderørsmotoren med det store omdrejningsantal

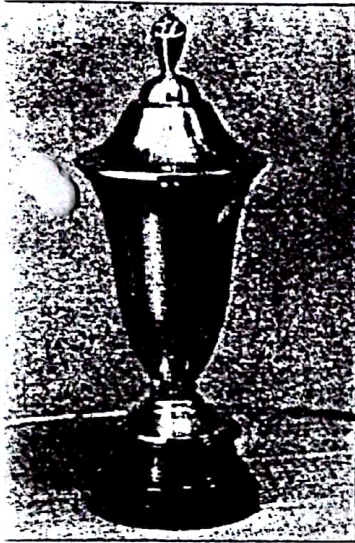
4,9 cm gløderørsmotor, ¼ hk
 vægt 300 g
 25000 omdr. pr. min.

Pris kr. 105

Dansk Svæveflyver Union

Flyvemodeludstilling i Göteborg.

Fra den 2. til den 9. November blev der afholdt en stor skandinaviske Flyvemodeludstilling i Göteborg og i Forbindelse hermed et Modelstævne, hvortil der var udsat en Del smukke Præmier.



Udstillingens Andenpræmie, der vandtes af Gerhard Jensen.

Ved velvillig økonomisk Støtte fra D. K. D. A. S. blev det muligt ogsaa for Danmark at deltage i denne Udstilling og tillige at sende 2 Repræsentanter derved, saaledes at vi ogsaa kunde deltage i Stævnet. Desværre fik vi Indbydelsen ret sent, men det lykkedes os alligevel i største Hast at faa samlet og afsendt 7 Modeller.

Til at repræsentere Danmark blev Hr. Villy Eggen og undertegnede udvalgt, og jeg skal her i korte Træk skildre, hvad vi saa derved.

Udstillingen afholdtes i Svenska Mässans Lokaler og den var arrangeret af »Kungl. Svenska Aero-klubben« og »Västra Sv. Modelklubb« og i 5 Af-

delinger fra A. til E., saaledes at man gennem Kataloget havde en let Oversigt over det hele. Afdeling A rummede en Reklamekollektion for de forskellige Lufttrafikforetænder i Sverrig. Afdeling B. var helt helliget Modellerne. Her var udstillet omkring 100 Modeller og Arbejder fra de forskellige Modelklubber i Sverrig samt de norske og danske Modeller. I en Afdeling for sig var Fabriksmodeller, Materialer, Værktøj, Præpareringsmidler, Flyvelitte-atur, etc. udstillet. Afdeling C. var indrettet til Klublokale og Restaurant samt Propaganda for Lufttrafikken. I Afdeling D. havde Flyvevidenskaben faaet Plads sammen med Svæveflyvningen. Af Svæveplaner udstilledes der 1 »Stær & Lippische« under Bygning, - »Grüne Post« samt sparmans Plan E. S. G. — 31, som han foretog sin Flyvning over Sundet med. I samme Afdeling var der indrettet en Foredragssal, hvor der hver Aften blev holdt Foredrag over forskellige Emner vedrørende Modelflyvning. I Afdeling C. rendte vi paa Clauson Kaas, som havde opstillet sin Trickmaskine her og paa et sprudlende svensk indbød Folk til at prøve, hvordan det var at flyve i Maskine.

Om Udstillingen kan kun siges, at den var overordentlig mukt og praktisk arrangeret, og den havde da ogsaa et godt jævnt Besøg. Den første Søndag naaede Besøgsantallet op paa ikke mindre end ca. 1500, hvilket maa siges at være et godt Resultat.

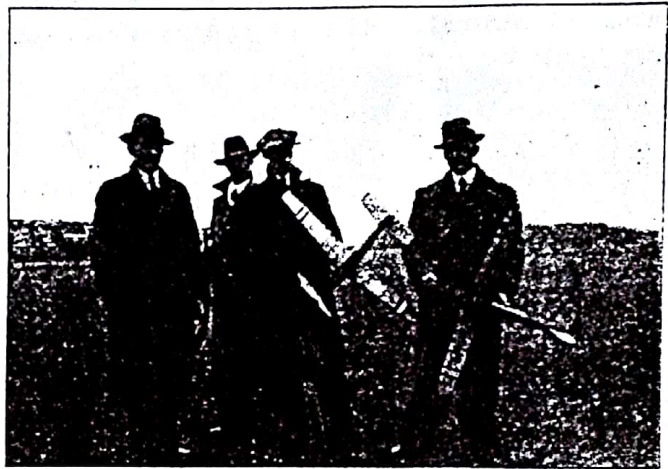
Søndag den 10. afsluttedes der med et Stævne paa Torsanda Flyveplads, hvortil der var anmeldt omkring et halvt hundrede Modeller af alle Typer.

Ligeledes her saa man, hvor glimrende arrangeret alle Modellerne var inddelt i forskellige Klasser efter bestemte Regler, og hver Deltager fik udleveret et Startnummer, saa at det hele gik Slag i Slag uden Afbrydelser.

Så det, at en Model gik i Vandet, eller tog sig en løn over Land, var det ordnet saaledes, at man ved hjælp af Motorbaad eller Motorcykle kunde følge efter den

og bringe den hjem igen. Af danske Modeller deltog kun Gerhard Jensens Svævemodel »Tafnir«, som med en Tid af 1.33 Sek. tog afbildede Pokal hjem som Andenpræmie. Førstepræmien vandtes af Nils Lofvenmarks »La Cucaracha II« med en Tid af 2.44 Sek.

Præmieuddelingen fandt Sted paa Udstillingen om Af-



Fra Modeludstillingen i Göteborg: Et Par af de norske Modeller.

tenen, og derfra gik Turen til Restaurant »Valand«, hvor der afsluttedes med en Soupe.

Foruden at have haft en fornøjelig Tur fik vi lært en Del af denne Udstilling, og samtidig fik vi knyttet Forbindelser baade med svenske og norske Svæveflyve- og Modelklubber, saaledes at vi med Tiden kan skabe et godt nordisk Samarbejde, som vil være til Gavn for den Sag, vi alle kæmper for.

Villy Hansen.

Nordisk samarbejde i 60 år ?

I dette Flyv fra december 1935 ses begyndelsen ? til det nordiske modelflyvesamarbejde ved denne udstilling og konkurrence i Göteborg. Mon nogen kan fortælle os mere om denne begivenhed med både norsk og dansk deltagelse ???

Desuden viser siden, hvordan svæveflyvere og modelflyvere var organiseret sammen i Dansk Svæveflyver Union indtil Dansk Modelflyver Forbund blev dannet i 1937

Måske husker nogen ogsaa de omtalte personer?

Eller de nordmænd, der ses på billedet?

Landsmødet den 9. oktober 1994 i Nyborg.

Kun otte medlemmer deltog i landsmødet. Men den ringe deltagelse kan måske skyldes den noget sent udsendte indbydelse. Deltagerne indfandt sig i løbet af formiddagen i mødelokalet fremskaffet af Tage Hansen. Det er allerede nu en tradition at samles inden det egentlige landsmøde til en snak om svundne dage, nyopdukkede billeder, bøger, tegninger, modeller, motorer o.s.v. Trods de to afsatte timer til denne vigtige del af landsmødet var der selvfølgelig ikke tid nok. Snakken fortsatte under frokosten, der på grund af det ringe antal deltagere blev forlagt til Tage Hansens hjem, hvor vi havde lejlighed til at se Tages nybyggede eksemplar af ØLHUNDEN.

Ved mødets start efter frokost blev Fritz Neumann valgt som ordstyrer og Poul Rasmussen som referent.

Fritz måtte konstatere, at indbydelsen til mødet var udsendt for sent i henhold til reglerne, men deltagerne valgte at afholde mødet.

Formanden Erik Knudsen nævnte i sin beretning, at det går godt med anskaffelse af gamle modelflyvebøger, og at klubbens efterhånden pæne samling af tegninger nu er sat i system. Derefter omtalte formanden klubbens første stævne i Hillerød i april måned. Stævnet måtte betragtes som en succes bl.a. på grund af et pænt antal svenske deltagere. Også klubbens deltagelse i det store jubilæumsstævne på Egeskov først i september måned var en succes både med hensyn til udstilling og flyvning. Formanden rettede en tak til de medlemmer, der havde gjort deres til, at de to arrangementer blev vellykkede.

Fritz Neumann fremlagde klubbens regnskab, der var revideret og fundet i orden af Børge Hansen. Regnskabet udviste en indtægt i det forløbne år på kr. 7443,24, og en udgift på kr. 6800,03. Året overskud kr. 643,21. Klubbens aktiver var pr. 30. sept. kr. 7184,03. Klubben har p.t. 66 medlemmer. Regnskabet godkendt.

Under drøftelse af klubbens økonomi blev der nævnt flere muligheder for at søge om økonomiske midler. Eventuelt med historisk baggrund.

Kontingentets størrelse var på dagsordenen, og det blev vedtaget at hæve kontingentet fra kr. 100,- til kr. 150,- i 1995. (Se redegørelse fra formanden andetsteds.)

Der var forslag om nedsættelse af et museumsudvalg. Der var enighed om at nedsætte et sådant udvalg. Det kunne ikke ske umiddelbart, og det blev derfor overladt til bestyrelsen at søge at finde et udvalg.

Det blev foreslået og vedtaget at gøre Per Weishaupt til æresmedlem af klubben.

Spørgsmål om præmier ved fremtidige konkurrencer blev rejst. Også det spørgsmål blev det bestyrelsens opgave at søge løst.

Det blev til nogen drøftelse, da et forslag om at få foretaget interview med klubbens ældste medlemmer blev foreslået. Ikke så meget om, hvorvidt det skulle gøres, men mere om, hvordan det teknisk bedst kunne gøres.

Bestyrelsen var på valg. Alle genvalgt og består også fremover af: formand Erik Knudsen, kasserer Fritz Neumann og sekretær Poul Rasmussen.

Tage Hansen nyvalgt som suppleant.

Selv om Børge Hansen ikke var til stede, blev han genvalgt som revisor, da alle var sikre på, at han ikke ville modsætte sig.

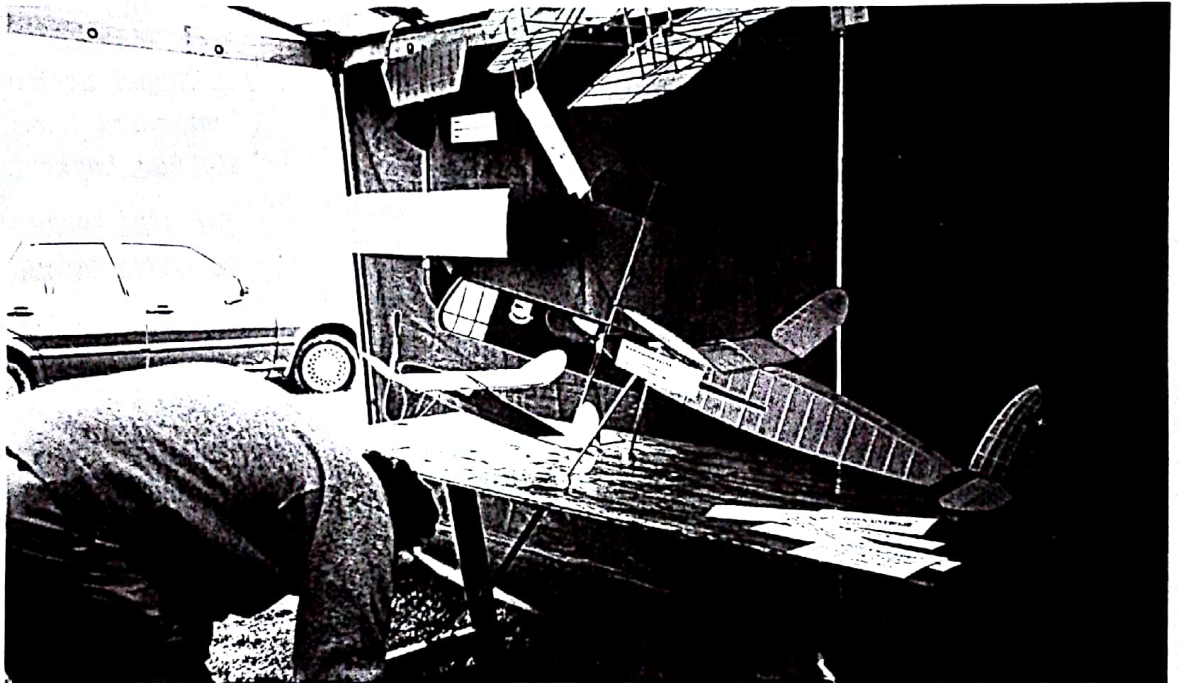
Under eventuelt drøftede man, hvordan klubbens effekter skal sikres for fremtiden. Det blev foreslået, at klubben umiddelbart anskaffer et brandsikkert skab til opbevaring. Muligheden undersøges af bestyrelsen.

Og det blev aftalt, at formanden i samme forbindelse tager kontakt med Dansk Flymuseum.

Næste landsmøde afholdes et sted på Sjælland søndag den 8. oktober 1995.

Referat ved Poul Rasmussen

Egeskovstævnet



Billedet viser nogle af de udstillede modeller. Poul Rasmussen kunde desværre ikke selv være til stede, men havde sendt en del modeller med Fritz Neumann. Pouls Korda wakefield, hans Kadet og hans Pelikan ses her, mens man øverst kan skimte en model af brødrene Wrights biplan bygget af Fritz.

Begge dagene på Egeskov var Veteranklubben med. Både med udstillede modeller i et "telt" sammen med Fritflyvnings unionen og ved opvisninger.

Fritz Neumann kommenterede på en fortrinlig måde flyvningerne og fortalte tilskuerne om det, de så.

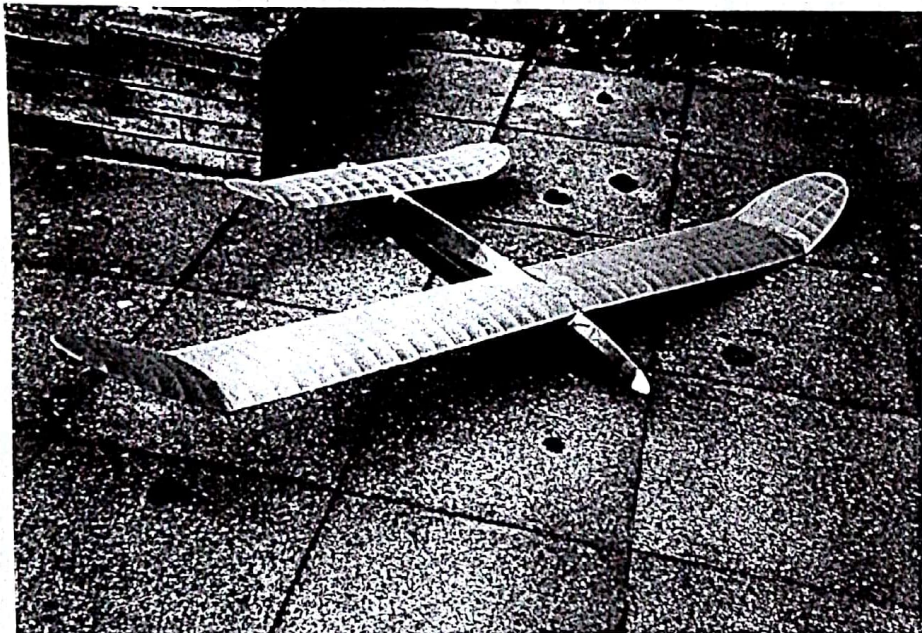
En hel del tilskuere og RC-piloter kom også og underholdt med historier fra gamle dage samt fik stillet deres nysgerrighed.

Af vore udstillede modeller kan nævnes Tage Hansens Ølhunden, Arne Hansens originale AH-24, Frank Dahlins ubeklædte Diogenes samt Bendt Schmidts Diogenes fra 1946 og hans RC-model fra ca 1950,- begge istandsat af Hans F. Nielsen. Bjarne Jørgensen Twin-Pusher og hans FJ-5 bør også nævnes.

I opvisningsflyvningerne vakte Bjarnes Twin-Pusher berettiget opsigt sammen med Bendt Schmidts Diogenes, som Hans Frederik klogt havde forsynet med termikbremse. Bremsen virkede på lav højde lige over tilskuerne... Karl Erik Widell fløj sin Prometheus wakefield fra 1955. Den fløj som i gamle dage. FJ-5 viste imponerende flyveegenskaber i Bjarne Jørgensens hænder.

Lørdag aften holdtes en hyggelig modelflyvermiddag for over 200 personer. Bagefter var der dans til "levende" musik. Alt i alt et godt stævne, hvor vore gamle modeller blev vist megen opmærksomhed. Synd at ikke flere kunne være med.

EK



Tage Hansens Ølhunden.
Den venter stadig på sin luftdåb...

SAMS Catalogue

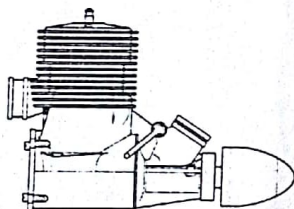
76 pages offering 2500 items including FULL Gasparin range. For your FREE Catalogue send a SAE (A4 size 3 x 1st class stamps). Overseas: send 6 International postal coupons or \$5 bill.

SAMS,
The Chapel, Sandon,
Buntingford, Herts,
SG9 0QJ, England.

Tel: 0763 288384
Fax: 0763 288490

F2A SUPPLIES

30 BLACKDOWN, HILL TOP,
STONY STRATFORD,
MILTON KEYNES,
ENGLAND. MK11 2AB
TELIFAX
0908 - 260858



NEW FROM C.S.

| | |
|-------------------------------------|---------|
| ELFIN 249 RADIAL REPLICA | £55.00 |
| DEEZIL REPLICA 2cc | £55.00 |
| ED 3.4.6. HUNTER REPLICA | £60.00 |
| PLUS C S D 15 TIGER (OLD FAVOURITE) | £65.00 |
| SILVER SWALLOW 1.5cc | £26.00 |
| SILVER SWALLOW 2.5cc | £32.00 |
| DYNAJET REPLICAS | £130.00 |

ALL OUR USUAL RANGE OF SPEED AND T/R
GOODIES ALWAYS IN STOCK INCLUDING
ZALP, CYCLON, STELS, FUTURA, TEXCO,
KOHANIUK, IRVINE

RING US ON 0908 260858 FOR FULL DETAILS OR
SEND A4 SAE FOR CATALOGUE TO THE
ADDRESS ABOVE.

Hos S A M S kan du få masser af materialer, tegninger og bøger vedrørende oldtimermodeller. Deriblandt også FRANK ZAIC's årbøger!

Tegningskartoteket

Denne gang bringes listen over vore tegninger til danske svævemodeller. Næste gang følger en liste over motormodeller og udenlandske tegninger. Skal du bruge en tegning, så kontakt EK. Prisen er fremstillingspris + porto.

Bagsiden er fra Dansk Modelflyve Industris katalog fra 1953. KZ VII, KZ II Træner og Ercoupe mangler vi i kartoteket...

HUSK KONTINGENTET

Betal venligst senest 20. februar. Helst i danske penge, og husk, at veksling og giro koster os gebyr!

Tegninger til: DANSKE SVÆVEMODELLER

| navn | konstruktør | klasse | spdv. cm | år |
|------------------------|-----------------------|------------|-------------|-------|
| Svævemodel | Knud Flensted Jensen | SF 19 - | 102 | 1934 |
| SVH-1 DMI, Skjern | S. Herborg(Greig) | kl.9 | 148 | 1938 |
| * FJ-1 Fam. Journalen | Sven Wiel Bang | kl.X | 99 | 1938 |
| * FJ-1a Fam. Journalen | Sven Wiel Bang | kl.X | 99 | 1939 |
| Super W-12 | Erik Willumsen | kl.X | 97 | 1938? |
| * FJ-4 Fam. Journalen | Sven Wiel Bang | kl.X | 65 | 1938 |
| SF-19 II | Knud Flensted Jensen | kl.XI | 135 | 1939? |
| SF-19 | Knud Flensted Jensen | kl.XI | 135 | 1939? |
| SF Bubi | Knud Flensted Jensen | kl.X | 85 | 1939? |
| * FJ-6 Fam. Journalen | Sven Wiel Bang | kl.XV | 233 | 1939 |
| SF-25 Pluto Trueds. | Knud Flensted Jensen | kl.9 | 186 | 1943? |
| SF-4 Myggen | Knud Flensted Jensen | kl.7 | 96 | <1940 |
| SF-24A | Knud Flensted Jensen | kl.7 | 90 | 1940? |
| Calle DMU | Carl Johan Petersen | kl.8 | 184 | 1943? |
| Anita/44 | Eli Jensen | kl.7 | 112 | 1944 |
| Ølhunden DMU | Jørgen S. Petersen | kl.9 | 200 | 1944 |
| Holger Danske DMU | Hans Kløve Lassen | kl.8 | 185 | 1944 |
| SF-43 Uha | Knud Flensted Jensen | kl.7 | 87 | 1944 |
| Pelikan | Henning Jønsson | kl. 8 | 170 | 1944 |
| Grimponimus DMU | Jørgen S. Pedersen | kl. 7 | 100 | 1944 |
| SVH-1 DMI 6.udg. | S.Herborg/S. Schou | kl.9 | 148 | 1944? |
| FJ 2 Giti | Tage Hansen | kl.8 | 144 | 1945 |
| 24 SF-30 Bambi | Knud Flensted Jensen | kl.7 | 68 | <1945 |
| FJ 3 KR-21 Diogenes | Kurt Rechnagel | A-3 | 225 | 1946 |
| Prik | Knud Flensted Jensen | A-1 | 98 | 1946? |
| Lucky Star DMI | Carl Johan Petersen | A-1 | 109 | 1946? |
| Suomi KDA | Mogens Erdrup | A-2 | 140 | 1946 |
| Calle-8 Olympia Lev. | Carl Johan Petersen | A-1 | .105 | 1947 |
| Bee DMI | ? | ? | 56 | 1947? |
| Segel-Scout DMI | Sigurd Isacsson | A-2 | 153 | 1947? |
| AH-20 (byggesæt) | Arne Hansen | A-2 | 172 | 1948 |
| Calle 11 | Carl Johan Petersen | A-1 | 110 | 1948? |
| 7 - 9 - 13 DMI | ? | ? | 62 | 1948? |
| Prince DMI | ? | A-1 | 90 | 1948? |
| AH-20 Cumulus | Arne Hansen | A-2 | 172 | 1948 |
| Zephyr DMI | ? | A-1 | 108 | 1948? |
| Boy DMI | ? | ? | 70 | 1948? |
| Gloria DMI | ? | ? | 79 | 1948? |
| Baby DMI | ? | ? | 60 | 1948? |
| Simplex II KDA | Richard Jensen | A-1 | 90 | 1949 |
| Pjerri-69 | Børge Hansen | A-2 | 164 | 1949 |
| Bongo DMI | ? | A-1 | 75 | 1949? |
| AH-24 | Arne Hansen | A-2 | 180 | 1950 |
| ? FJ-2a Fam. Journ. | Sven Wiel Bang | A-2 | 172 | 1950 |
| Fidusia | Fritz Neumann | A-1 | 105 | 1950 |
| EK-11 | Erik Knudsen | A-1 | 128 | 1951 |
| Fluen | Egon Briks Madsen | A-1 | 106 | 1952 |
| Aurikel | Hans Hansen | A-2 | 152 | 1953 |
| Skymaster Truedsson | Børge & Hans Hansen | A-2 | 162 | 1953 |
| Tops KDA | Knud Flensted Jensen | A-1 | 80 | 1953 |
| Pjerri-75 KDA | Børge Hansen | A-1 | 103 | 1953 |
| Hvepsen IV | Egon Briks Madsen | A-2 | 175 | 1953? |
| Termik Truedsson | Olesen/P G. Jørgensen | A-2 | 165 | <1953 |
| Pjerri-83 | Børge Hansen | A-2 | 174 | 1960 |
| Eclipse KDA | Thomas Kongsted | A-2 | 194 | 1966 |

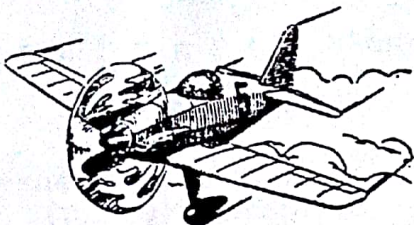
list.sv

SUPER-

FLYVENDE

SPANTBYGGEDE

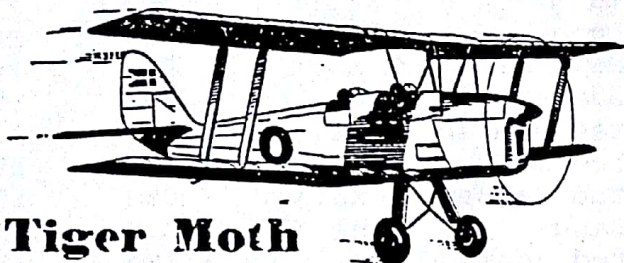
SKALAMODELLER



SERIEN

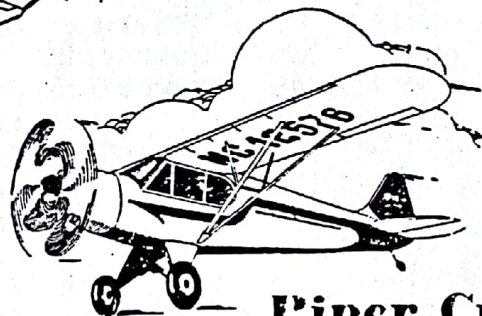
SKALA 1:20

Spændvidde ca. 50 cm.



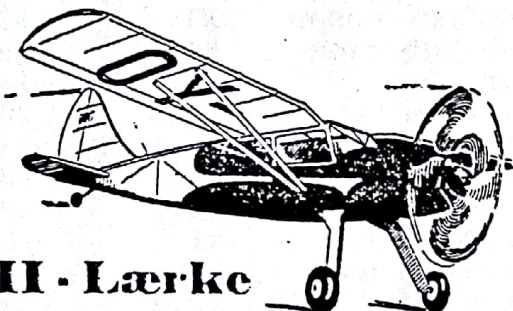
Tiger Moth

Engelsk biplan.



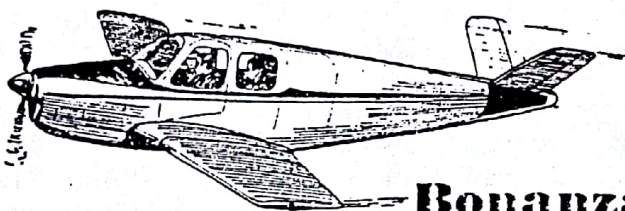
Piper Cub

Verdens mest anvendte privat- og sportsfly.



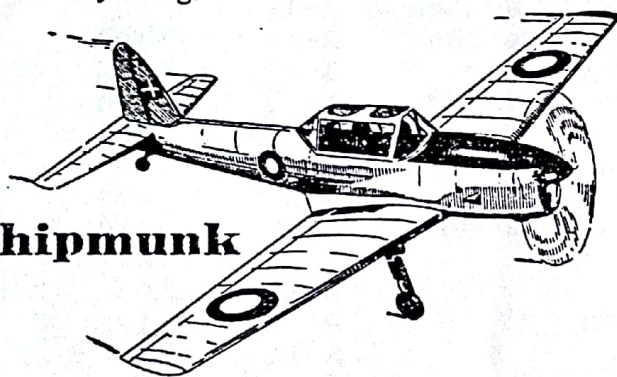
KZ VII - Lærke

Dansk 4-sædet fly.
Anvendes meget til udlejning
og taxa-flyvning.



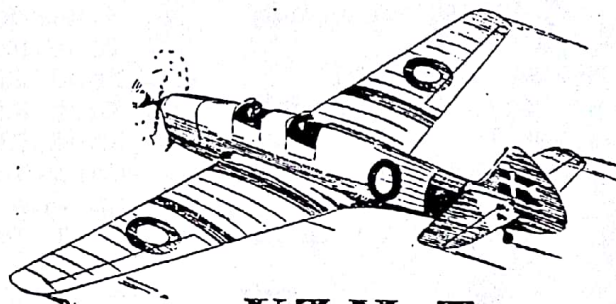
Bonanza

Amerikansk 4-sædet rejsefly.



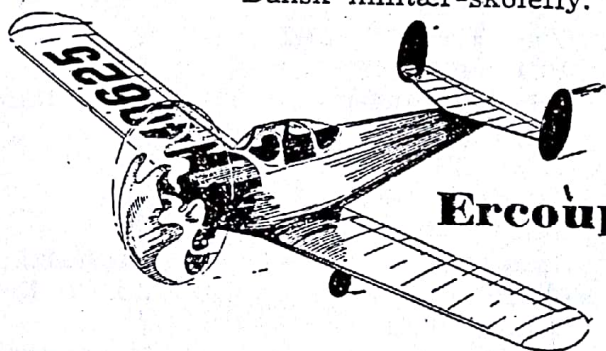
Chipmunk

Engelsk skolefly. Benyttes bl. a.
af det danske luftvåben.



KZ II - Træner

Dansk militær-skolefly.



Ercoupe

Amerikansk 2-sædet, lavvinget monoplan.

Modellerne i SUPER-SERIEN kan flyve,
men vi har lagt hovedvægten på, at model-
lerne skal være så *vellignende* som muligt.
Modellerne vil være en virkelig pryd i et-
hvert værelse.

SUPER-SERIENS byggesæt indeholder:

Gummihjul

Plastic-propel

Motorgummi

Kropsplanter og ribber

trykt på balsafinér

Kulørt beklædnings-

papir

Nationalitetsmærker

eller

indregistreringsmærker

Celluloid til kabine

Karton

Pianotråd til understel

m. v.

Fineste lister

Kort sagt alt —

og endelig den fineste

byggetegning. De har

set her i landet.

Prisen er ens for alle

byggesættene i

SUPER-SERIEN

kun kr. 5,75

DANSK MODELFLYVE
DANSE *industri*