

Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2 - 1995

4. Årgang



Niels Hassing med Wakefield ca. 1939

Dansk Modelflyve Veteranklub

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
6900 Skjern
Tlf. 97 351767

Sekretær:

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

Kasserer:

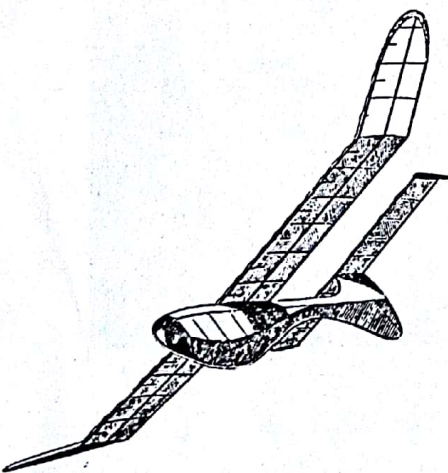
Fritz Neumann
Kjærsvej 73
4220 Korsør
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

Dansk Modelflyve
Veteranklub
Kjærsvej 73
4220 Korsør

Kontingent 1995:

150 kr.



Calle 6

klasse A-1

Næste nummer vil udkomme i 1. halvdel af august. Det er planlagt til at indeholde blandt andet :

1. VM i A-2 på Beldringe 1954
2. Per Weishaupts "Opvind"
3. Fra modelflyveklubben "Cirrus"
4. Mere om propeller til modeller
5. Danske kraksmodeller 1939/40

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere.

DEAD-line: 15. juli

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. Linestyring.
 7. Danske svævemodeller 1939 -1945
-

Forsiden

viser denne gang Niels Hassings wakefield "DIAMOND", som han anvendte ved Örebrokonkurrencen i 1939. Læs mere inde i bladet.

Kartoteket

TAK til nedenstående og alle andre, der har hjulpet med bidrag.

Sven Wiel Bang har sendt os 2 scrapbøger med avisudklip fra 1937 - 1941, en del materiale vedr. FJ-modellerne og meget andet spændende.

Ole Holten har givet os 3 scrapbøger med udclip fra 1938 -1940 med bl. a. en del stof vedr. "Cirrus", som han jo stiftede.

Adskillige andre har sendt tegninger.

Ruth Petersen - enke efter Carl Johan Petersen - har vi fået kontakt med. Vi har fået lov til at låne tegninger og fotos til kopiering. Originaltegningen til Calle 18 W findes her, ligesom Calles egen model, som formentlig kan restaureres. Jeg prøver i alt fald.

Flere andre af Calles modeller findes også bevaret i en sådan stand, at de kan repareres til udstillingsbrug. Kunne nogen have lyst til at hjælpe med dette?

PER WEISHAAPT

æresmedlem i Dansk Modelflyve Veteranklub

I anledning af Odense Model Flyveklubs 60-års dag har Dansk Modelflyve Veteranklub udnævnt Per Weishaupt som æresmedlem. På sin 77-års fødselsdag den 21. april fik han ved en lille højtidelighed overrakt et æresdiplom af klubbens formand, Erik Knudsen, som også takkede Per Weishaupt for hans store uegenlyttige arbejde til gavn for dansk modelflyvning:

Det første skridt på Per Weishaupts løbebane indenfor dansk flyvning var at tage initiativ til at organisere dansk modelflyvning. Rigtig mange flyveinteresserede har påbegyndt deres flyverkarriere som modelflyver, dernæst fløjet svæveflyvning og så til sidst påbegyndt motorflyvning.

For 60 år siden -7. april 1935- stiftede Per Weishaupt Odense Modelflyveklub som den første klub i Danmark. Flyveinteressen var stor, og da først begyndelsen var gjort, dannedes der hurtigt en række klubber over hele landet.

Det var også Per Weishaupt, der tog initiativ til i august 1937 at samle klubberne i Dansk Modelflyver Forbund, som hurtigt blev optaget i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab på lige fod med forbundene for svæveflyvere og motorflyvere.

Da der i 1946 skulle ansættes en førsteinstruktør i Dansk Modelflyver Forbund, var det naturligt, at valget faldt på Per Weishaupt. Takket være hans store indsats voksede antallet af modelflyvere stærkt i de følgende år. Senere blev Per som bekendt redaktør af Flyv og generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub, men han bevarede hele tiden interessen for og tilknytningen til dansk modelflyvning.

Til stede ved overrækkelsen var nogle få "gamle" medlemmer fra OMF - Gustav Binderkrantz, Ole Frederiksen, Oscar Vang og Otto Jespersen, som var mødt op for at lykønske Per Weishaupt og mindes deres fælles pionerdage med de mange spændende modelflyveoplevelser.

Desuden deltog fra veteranklubben Eli Nielsen, Poul Rasmussen samt undertegnede.

Sammen med Per Weishaupt og fru Tove havde vi nogle særdeles hyggelige og interessante timer, hvor mange begivenheder og personer fra gamle dage mindedes...

EK

På de næste sider bringes et uddrag fra OMF' jubilæumsskrift fra 15-års jubilæet i 1950, hvor Per Weishaupt selv fortæller om stiftelsen af Odense Model Flyveklub.

OMF eksisterer stadig som klub, hvor man dog i dag næsten udelukkende flyver med radiostyrede modeller.

Odense MODEL-FLYVEKLUB

gennem 15 år

AF PER WEISHAAPT



Femten år er ikke nogen særlig „rund“ fødselsdag, men inden for noget så ungt som flyvningen regner man med hvert femte år, og derfor er det også en begivenhed, når Danmarks ældste og førende modelflyveklub fylder 15. Det er iøvrigt den ældste eksisterende modelflyveklub i Skandinavien.

Modelflyvningen selv er naturligvis ældre. Formanden for den internationale modelflyvekommission, mr. *Houlberg*, England, har nylig holdt 40-års jubilæum, og også herhjemme begyndte den første sportslige modelflyvning omkring 1909. I tyverne og begyndelsen af trediverne dyrkedes modelflyvningen som en underafdeling i visse svæveflyveklubber, men det viste sig altid, at svæveflyvningen ikke levede megen plads til modelflyvningen.

I 1934 udsendte kommunelærer *Knud Flensted Jensen* den første danske bog om modelflyvning, og det bevirkede, at nogle flyveinteresserede unge mennesker i Odense fra skalamodeller og fabriksbyggede flyvemodeller gik over til selv at bygge. I bogen var der nemlig arbejdstegninger til en svæve- og en motor-model.

Da jeg byggede min *Flensted Jensen*, var min ven *Johannes Thinesen* meget skeptisk. Men de første glideflyvninger viste, at vor have, der havde været stor nok til de hidtidige modeller, nu ikke strakte til mere. Højstart havde vi aldrig prøvet før, og vi tilkaldte derfor en af vore

kammerater, der var drageekspert. Det var et stort øjeblik, da *Palle Münter* (nu civilingeniør) foretog den første højstart.

I forbindelse med det store væddeløb til Australien arrangerede *Hempelske Boghandel* et vindue med flyvelitteratur, og her var min svævemodel udstillet. Da jeg en mørk novemberaften hentede den hjem, blev jeg stoppet af en mand på gaden. Det var flyverløjtnant *Clau-son Kaas*, som opfordrede mig til at starte en modelflyveklub. Flere af mine kammerater gik i gang med at bygge den tyske model „Baby“, efter at jeg havde opnået gode resultater med den. Vi snakkede flere gange om at starte en klub, og den 7. april 1935 skete det.

Uformelt stiftende møde.

Man kan ikke påstå, at stiftelsen var særlig højtidelig. Vi var ialt fire kammerater på mit værelse. *Thinesen* sad og læste det sidste nummer af „*The Aeroplane*“, *Aksel Boje* (nu tandlæge) kiggede ud af vinduet efter forbipasserende piger, og hans broder *Knud* (nu prokurist) studerede tegningen til en stor gummimotor-model. Imens lå jeg henslængt på divanen og oplæste lovene, og da ingen protesterede, konstaterede jeg, at lovene var vedtaget. Foruden vi fire var der fra starten endnu tre medlemmer, nemlig *Palle Münter*, *Arne Movin* og *Hening Bertelsen*.

Jubilæumsheftet 1950

indeholder meget spændende læsning. De to sider her er kun en lille del af *Per Weishaupts* artikel om de første 15 år af OMF's historie. I næste nummer bringes fortsættelsen.

Heftet indeholder også artikler af *Åge Høst Aaris* om svævemodeller, *Calle* om gummimotormodeller og *Mogens Erdrup* om gasmotormodeller. Disse artikler vil dukke op i kommende numre til glæde for vore læsere.

I de første måneder skete der klubmæssigt ikke ret meget, og udover en meddelelse i FLYV fremkom der intet om klubbens start. Man ville have skabt et fundament, før man slog klubben op.

Umiddelbart før et flyvestævne på den nyåbnede flyveplads ved Marslev den 15. september 1935 blev klubben imidlertid omtalt i „Fyens Stiftstidende“ og højstart ind over publikum på flyvestævnet af en Baby og en Strolch vakte stor begejstring. Kort efter var vi 20 medlemmer og tog fat på et mere regelmæssigt klubliv med møder hver 14. dag.

Den første konkurrence og den første udstilling.

Den 22. oktober afholdtes uformelt den første konkurrence, idet hele fem svævemodeller på en gang var forsamlet! Da vi ikke ejede et stopur, fløj vi distance, og Thinesen vandt med en håndstart på 29 meter.

Her i efteråret fik OM-F også sit nu så berømte emblem. Thinesen tegnede det, der udmærkede sig ved ikke at ligne andre flyveemblemer. Et par stiliserede vinger i v-form for at karakterisere modelflyvningen og med klubbens forbogstaver OM-F arrangeret med M og F inden i et O. Når klubben hedder Model-Flyveklub i stedet for Modelflyveklub, skyldes det, at man ikke ville forveksles med O. M. = Odense Mandskor!

Fra 10.—12. januar 1936 afholdt OM-F den første af en lang række vellykkede udstillinger, der har været god propaganda for klubben og for flyvningen i det hele taget. Udstillingen måtte ikke give underskud, og vi lagde den an, så vi var sikre herpå. Dertil medvirkede bl. a. et 16-sidet katalog med mange annoncer. Resultatet var et overskud på 259 kr., god propaganda og en masse nye medlemmer, så man fra 40 før udstillingen nåede op på 101 derefter. Så højt har klubben ikke siden været oppe. En stor del af disse „udstillings-medlemmer“ mistede snart igen interessen, men klubben havde alligevel et pænt tal aktive medlemmer. Man holdt regelmæssige møder, der nu blev henlagt til Hempelske Boghandels kælderlokale p. gr.

Calle 5

En af Carl Johan Petersens modeller i ubeklædt stand.
Foto : CJP.

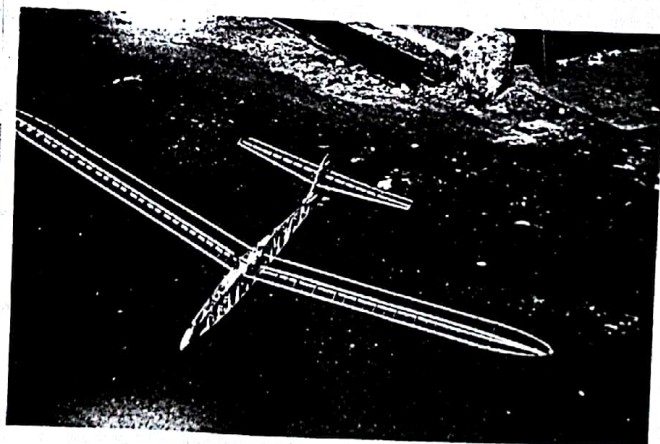
af den store tilstrømning. Til daglig var mit kælderværksted på Hunderupvej samlingssted, hvor nye medlemmer kunne få materialer og gode råd, og mange stod også der og byggede (inklusive Thinesen, der hjemme erklærede, at han var på centralbiblioteket for at søge stof til en dansk stil. Engang forlod han endda skolen, da der skulle være terminprøve, og tog ud og byggede model!).

Første lokale.

Den 14. november indviedes OM-F's første lokale. Efter at have fået indlagt fjernvarme havde KFUM en gammel kulkælder til overs. OM-F lejede den, gjorde den ren og indrettede sig der. Det var et stort og beskidt arbejde. Jeg erindrer endnu vort akrobatiske medlem, den lyshårede *Arne Larsen* (nu mejerist og privatflyver), der sad på toppen af en høj stige i det 5 meter høje rum og fejere skyer af kulstøv ned, hvorpå han siddende på stigen lod sig vælte over mod den modsatte væg og fortsatte der!

Jeg var ikke med til selve indvielsen, da jeg kort forinden var flyttet til København, og *Ebbe Kring* (nu ingeniør og fabrikant) var konstitueret som formand. Lokalet havde stor gavnlig virkning, for nu kunne man virkelig hjælpe begynderne, og også de ældre medlemmers byggestandard forbedredes under indflydelse af de bedre byggende. Desværre varede det kun nogle få måneder. KFUM fik øjnene op for, at det faktisk var et udmærket lokale, og fik selv brug for det.

Centret var så brødrene Krings værksted. Kringerne var energiske og initiativrige. Mens jeg havde næret visse betænkeligheder ved at arrangere en konkurrence, gennemførte de en i november på Langkildegaard og et stævne på Pilebakken ved Tommerup med deltagelse fra Faaborg og Skjern — det druknede desværre i regn.



Skræntflyvning

I Hobbyboken 1946 fortæller Per Weishaupt om skræntflyvningens glæder. Artiklen er fyldt med gode råd og anvisninger, som det kunne være fristende at efterprøve...

I moderne modellflyvning findes skræntflyvningen bevaret i FAI's konkurrenceklasse F1E for kompasstyrede modeller. Der afholdes World Cup turnering i denne klasse, så skræntflyvning er stadig populær.

En lektion i

HANGFLYGNING

av ing. Per Weishaupt, Danmark

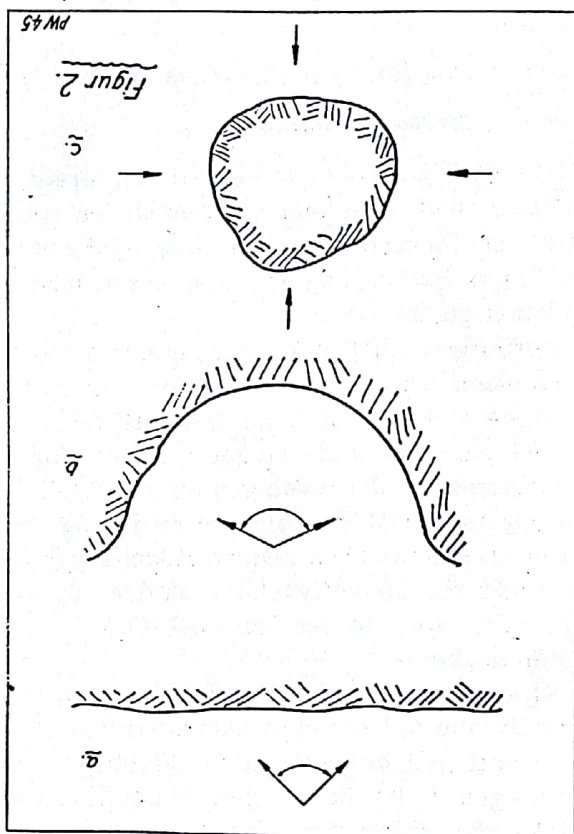
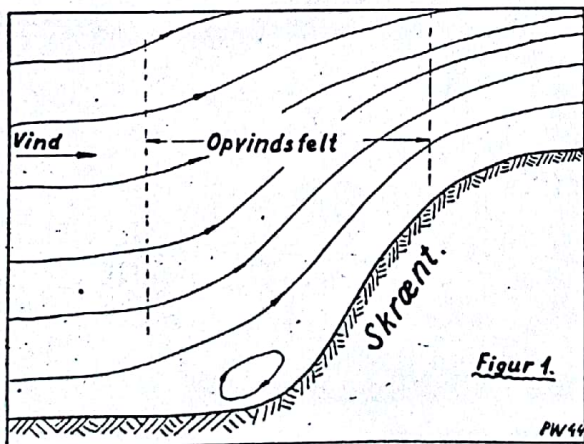
Vad er hangflyvning? Det vet var og en, som kanner till segelflyvning: når vinden blåser mot ett hang (d. v. s. en sluttning, kulle eller liknande) pressas vinden uppåt, och i detta uppvindsområde gäller det att hålla segelflygplanet. (Fig. 1.)

Och likaväl som ett bemannat segelflygplan kan hangflyga, likaväl kan våra segelmodeller göra det. Hangflyvning är enligt min uppfattning mycket trevligare än högststartflyvning — vid hangflyvning står man ju i intim kontakt med modellen. Och det är mer sport att följa modellen i hangterräng än att löpa slätlopp över ändlösa slätter.

Hangtyper.

Fig. 2 visar olika hangtyper. a) är det låga, raka hanget, som bildas vid ex. kusten (medför den konsekvensen att modellflygaren måste vara simkunnig, modellerna landar vid kusthangen lätt i vattnet) b) visar det utmärkta hästskoformade hanget, där det råder uppvind vid olika vindriktningar, till skillnad mot typ a. Dessutom är uppviden kraftigare vid hästskohang. Hangtyp c) ger den sämsta uppviden, emedan vinden »flyter ut» i stället för att tvingas rätt uppåt. Vid c)-hanget har man emellertid den möjligheten att kunna flyga vid alla vindriktningar — och en modell behöver nu icke så stark uppvind för att kunna hangflyga.

Detta om hangtyper. I Danmark är ju möjligheterna till hangflyvning rätt stora, men i Sve-



rige får väl modellflygaren nöja sig med allt som har minsta likhet med hang. En flygsugen modellflygare har alltid möjlighet att på ett bra sätt utnyttja terrängen.

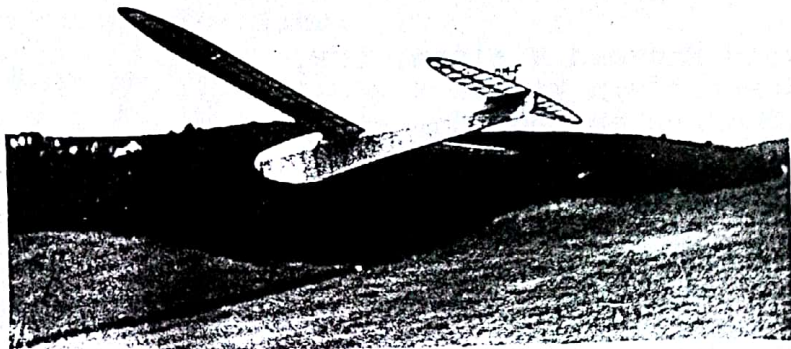
Modellerna.

Hangmodellerna avviker betydligt från högststartmodellerna (eller varför inte hellre termikmodellerna). De gammalmodiga segelmodellerna passade långt bättre till hangflyvning än de moderna termikmodellerna, särskilt de tyska, som ju oftast var konstruerade för hang, även om vi mestadels använde dem för högststart. I Danmark började emellertid bl. a. OMF tidigt att konstruera speciella hangmodeller, och lyckades väl.

Huvudkravet på en hangmodell är, att den skall hålla sig i uppvindsområdet så länge som möjligt. Om uppvindsområdet är smalt och vinden svag, flyger modellen oftast tvärs igenom området utan nämnvärd höjdvinst. Är vindens hastighet så stor, att den motsvarar modellens flyghastighet, kan man få modellen att stå stilla i uppvindsområdet och stiga mot toppen av detta. Förr eller senare måste den emellertid komma framför eller bakom uppvindsområdet, och då gäller det att modellen har så låg sjunkhastighet som möjligt, så att flygtiden blir prima. På ett långsträckt hang kan man också låta modellen flyga utmed hangets framsida (ex. på Alle-

Svend Schou's "Ozair" på
skrænten ved DMU's lands-
lejr 1942. Sted ?

Foto: CJP



En typisk dansk segelmodell svävar ut från
hanget, med stadig kurs ut mot slätten. Foto:
Weishaupt.

berg) precis som segelflygplanen. Bäst är om
man kan få modellen att flyga fram och tillbaka,
men detta kräver ju automatisk styrning eller
fjärrkontroll (Här protesterar väl »Bananen», ty
han praktiserar ju ett slags »tankestyrning».
Men det är väl också ett slags fjärrkontroll.
Reds. anm.)

De tekniska krav som ställs på hangmodellen
är alltså:

- 1) Flyghastigheten skall kunna varieras.
- 2) Utpräglad kursstabilitet nödvändig.
- 3) För understödjande av kursstabiliteten och
med hänsyn till att modellen får flyga
genom mycket orolig luft, måste även
längd- och tvärstabiliteten vara god.
- 4) I själva uppvinden spelar sjunkhastigheten
mindre roll, och modellen skall vara robust.
Med hänsyn till flygning utanför uppvinds-
området, bör dock modellen ha låg sjunk-
hastighet.

Vi kan skapa oss en föreställning om hur vår

Vid hangstart är det synnerligen viktigt att start-
platsen är den rätta. Bilden härnvid visar vid
pilen platsen för start, och den vita prickn är
modellflygaren. Modellen har redan hunnit föras
uppåt av den hyggliga hangvinden. När modellen
nått hangets topp, bör modellen fortsätta rätt
ut. Detta är f. ö. den mest instruktiva hangbild
som red. någonsin sett

modell skall se ut. En hangmodell kan natur-
ligtvis varieras, och alla slags typer kan använ-
das. (I Schweiz användes ofta Flygande vingar
och ankmodeller.) Men att det inte går att an-
vända den moderna termikmodellen vid hang-
flygning, det är säkert!

Det väsentligaste är sålunda, att modellen skall
vara stabil, särskilt kursstabil. Alltså skall late-
ralcentrum ligga mycket långt fram, nära tyngd-
punkten. Vidare är det önskvärt med en hög, flat
kropp och eliptiska vingar. En liten modell, un-
der 100 cm:s spännvidd, lämpar sig inte för
hang, då den är för känslig för byar och virvlar.
Större och tyngre modeller klarar sig alla gånger
bättre. Men även om tyngden stabiliserar, bör
man dock icke, som förut nämnts, ha för hög
vingbelastning med hänsyn till sjunkhastigheten,
(kvaddarna!) Här som eljest gäller det att gå
den gyllene medelvägen.

Tvärstabiliteten är mycket vanskelig, icke minst
när modellen, som det dessvärre alltför ofta
sker, kommer över på hangets läsida, där luften
är full av virvlar. V-formen skall vara 10—15
grader. Vinge med halvöron är ännu bättre.

Flygning.

När modellen är färdigtrimmad enligt van-
liga regler, ger vi oss ut på hanget. Vi avpassar
modellens flyghastighet efter vindstyrkan, så att
modellens hastighet i varje fall icke blir mindre
än vindens, ty annars flyger ju modellen bak-
länges. Flyghastigheten regleras genom föränd-



Keld Enevold Nielsen, OMF,
starter sin klasse 9 model
på skrænten ved Bjergsted.

Foto: CJP 1944



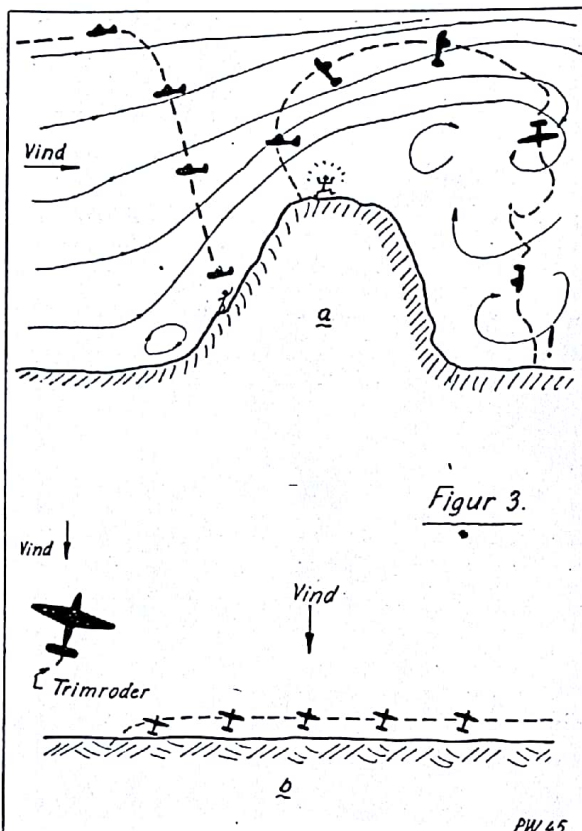
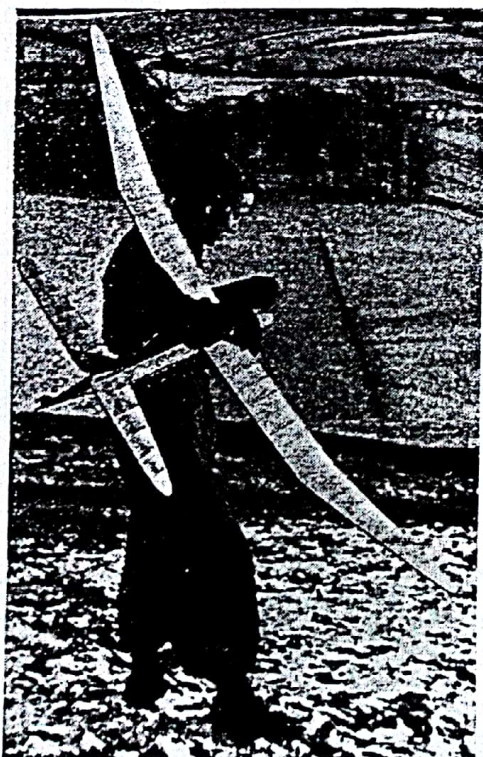
ring av vingbelastningen, tyngdpunktsförskjutning eller anfallsvinkel minskning.

- 1) Vinbelastningen kan regleras antingen genom att man ordnar ett extra ballastrum med bly under tyngdpunkten eller också fyller det ordinarie ballastrummet ytterligare — om det nu finns plats där. Vid den första metoden bibehålles modellens glidegenskaper bäst.
- 2) Att öka tyngden i nosen, genom att ha mer bly i det ordinarie ballastrummet, ändrar nämligen Tp. Ett annat sätt att avväga modellen för hangflygning, är att flytta vingen bakåt.
- 3) Minskning av anfallsvinkeln (vingens) ger större flyghastighet, men försämrar glidegenskaperna. Man måste emellertid göra klart för sig, att man vid hangflygning icke kan ha en så väl avbalanserad modell som eljest. Man måste ha stor marginal, så att stallgränsen icke nås så lätt.

Vad nu sagts gäller modellens »längdtrim». Vad sidostabiliteten beträffar så har vi ju byggt vår hangmodell mycket kursstabil, och så har vi självfallet anbragt trimroder på »stabben». Men det skall inte vara ett föränderligt roder, utan ett som bibehåller det läge det givits.

Vi antager att vinden blåser vinkelrätt mot ett lågt hang av typ a) (som givetvis inte alls behöver ligga vid kusten, ifall nu någon trott det). Vi vill att modellen skall glida längs med

Här gör sig Per Weishaupt klar för en trimningsstart med en hangmodell med äktdanskt utseende.



hanget, och startar ex. som fig. 3 b visar. Om modellen nu icke vill hålla den kurs vi tänkt, och samtidigt kurvar åt höger, måste detta motverkas genom att vi ställer trimrodret åt motsatta hållet. (I detta fall till vänster.) På så sätt kan modellen trimmas in för perfekt hangflygning. Något litet tålmod kräves dessutom.

Hangflygning utföres dock vanligtvis på sätt som fig. 3 a visar, d. v. s. rätt ut från hanget. Ofta kastas modellen bakåt av den kraftiga vinden och kommer i det farliga virvelområdet på hangets baksida, varvid såväl flygning som modell spolieras. Det är därför bäst att starta ett bra stycke nedanför hangets topp. (se fig. 3 a.) Man vinner då den tid, som det tar för modellen att stiga upp till hanguppvindens topp. I regel lönar det sig att trimma modellen så att den flyger fram genom uppvindsfältet, och sedan rätt ut från hanget. Därigenom undviker modellen orolig luft under den normala glidflykten.

Allt vad som här sagts bygger på mina egna erfarenheter. Varje modellflygare får själv lista ut det egna hangets speciella egenskaper och utnyttja det på bästa sätt. Några absoluta, överallt tillämpliga regler kan alltså icke givas. Just i detta faktum ligger mycket av hangflygningens tjusning — att alltid själv få prova sig fram.

Hangflygning blir aldrig långtråkigt — till skillnad mot högstarten som är en trist och fantasilös metod. Ut och skaffa hang och ordna hangflygtävlingar! Även små hang duger.

Først i 1939 kom der rigtig gang i dansk wakefieldflyvning. I Flyv 7/39 kan man læse om den første danske deltagelse i en international konkurrence med disse modeller:

NORDISKA MODELFLYGTÄVNINGEN I ÖREBRO

TAKKET være stor Imødekommenhed fra DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB K L M og A.B.A. og især Direktør Lybys Venlighed lykkedes det Dansk Modellflyver Forbund at faa 3 Friplasser Stockholm retur, saaledes at det endelig i Aar blev os muligt at deltage i »Nordiska Modellflygtävlingen«, der hvert Aar afholdes mellem de nordiske Broderlande om den af Direktør Gösta Alehn udsatte Vandrepokal.

De udvalgte 3 Deltagere (P. Christiansen, »Condor«, Helsingør, Niels Hassing, »Cirrus«, Holte og undertegnede »Hawk«, Hellerup), fløj Lørdag den 10. til Stockholm, hvor vi ved 14 Tiden landede paa Bromma. Her blev vi modtaget af Ing. Florman fra Kungl. Svenska Aeroklubben og Hr. Sven Wentzel. Efter et kort Ophold i Stockholm, tog vi Toget til Örebro, hvor Stævnet skulde finde Sted. Vi fulgtes paa denne temmelig lange Rejse (ca. 200 km) med 2 af det svenske Holds Deltagere. Naturligvis var vi temmelig spændte paa at se deres Modeller, og fik dem hurtigt lokket frem af de flotte Kufferter.

Ak — vort Mod sank betydeligt, i hver Kuffert fandtes 2 Modeller, og et »Bundt« Reservepropeller, og det var ikke de primitive Kasser, som vi mødte med. Vi begyndte at haabe paa Stormvejr næste Dag, for Modellerne saa saa fine og spinkle ud, at vi bestemt regnede med, at Planerne vilde knække i Blæst.

Under disse skumle Tanker naede vi Örebro, hvor vi blev afhentede paa Banegaarden og i flotte Biler kørt til Raadhuset, hvor Borgmester Strandell tog imod os med smukke — for de mindre svenskorienterede desværre uforstaaelige Ord.

Vi var godt trætte af den lange Rejse, og efter at have smurt Modellerne i alle Ender og Kanter og eftersat og indsat Gummii, faldt vi med et sidste Ønske om Blæst i Søvn.

Søndag Morgen Kl. 6. — Vore Bønner var hørt, det blæste.

Afhentning i Flyttevogne Kl. 7 ud til Flyvepladsen, hvor Arrangørerne, Lederen af Örebro Lens Automobil- og Flyveklub var ved at foretage Afspærringer.

Der var Indflyvning til Kl. 10, og Modellerne trængte til at indstilles fint ovenpaa Rejsens Rystelser.

Det saa yderst lovende ud. — Christiansen havde inden Afrejsen bygget en ny Krop til sin Model, og denne harmonerede desværre, til Trods for at den var bygget nøjagtig som den gamle, meget daarligt med Resten af Modellen, og »Dyret« viste udprægede Tilbøjeligheder til at »søge efter Muldvarpe«.

Min Model vilde ikke rigtig til Vejrs, og jeg rettede derfor Propellakslen opad, men ak for meget — Modellen steg lodret, men gik derefter for fuld Kraft, med Propellen løbende, lige i Jorden og naturligvis paa en Plet, hvor Græsset var slaaet.

Det var et følt Syn, Propelladene og Dele af disse »sprøjtede« ud i Rummet og Propelspinneren, befriet for de besværlige Blade, so'r rundt med en Lyd som en Benzinmotor for Fuldgas.

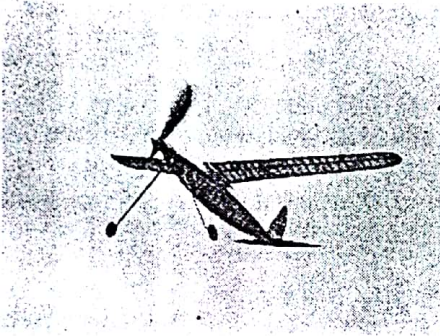
Hassings Model fløj pænt og roligt.

Henning Schröder, der deltog i Stævnet sammen med 2 andre danske Deltagere, fortæller om Stævnet og om de Erfaringer, han mener, at man kan høste derfra.

Den vilde paa Grund af en lovlig stor Propel ikke stige tilstrækkeligt, dette kunde nok have været rettet, men da denne Model nu var vort sidste Haab, turde vi ikke begynde at eksperimentere med den.

Under Indflyvningerne fløj Svenskeren Magnusson's Reservemodel et Par Kilometer ind over Örebro By, hvor den efter godt 10 Minutters Flyvning forsvandt af Syne i stor Højde.

Vi var i Sandhed meget imponerede og løb rundt og fortalte Svenskerne, at en af deres Modeller var ved at flyve væk, men de gad ikke engang vende sig for



N. Hassings Model i Luften ved Stævnet i Örebro.

at se efter Modellen, de var altfor vant til den Slags Flyvninger.

Kl. 9½ kørte 4 Flyttevogne, en stor Græsllaamaskine og en Højttalervogn frem, og inden Konkurrencen begyndte Kl. 10, stod 4 Flyttevogne opmarcherede med en Flagstang foran hver, en Flyttevogn som »Hangar« til hver Nation, Græsllaamaskinen havde slaaet en Plet til Startbanen, og fra Højttalervognen forkyndtes: »1ste Svensker klar, 1ste Dansker holder sig rede til Start«. Samtidig begyndte det at regne!

Regnen varede ved til alle Deltagerne Kl. 12 havde startet een Gang (jeg selv var eneste Deltager, der ikke startede om Formiddagen, min Propel var ved Hjælp af en Skrue og lidt Bly som Modvægt, blevet forvandlet til en enbladet Propel, men Limen vilde ikke tørre i det fugtige Vejr, og det stakkels Blad, der nu skulde arbejde for to, vilde ikke hænge paa).

Christiansen fløj Konkurrencens daarligste Tid 10,8 Sek., men Hassing fløj til Gengæld i Min. 31 Sek., efter danske Forhold en meget smuk Præstation i Øsregn.

Efter Frokost begyndte det igen at regne, og Regnen varede ved under Resten af Konkurrencen.

Hver Deltager startede 2 Gange om Eftermiddagen, og takket være en mønsterværdig Konkurrenceledelse var »tävlingen« allerede færdig Kl. 16. Paa dette Tidspunkt var alle vaade til Skindet, og

adskillige færdedes paa bare Fodder eller med Sko og Bukser fulde af Japanpapir til at suge Vandet.

Resultatlisten ser saaledes ud:

- 1) Arne Blomgren, Sverige, Gennemsnitstid 2,59,0, 2,41,6 — 3,13,0 — 3,02,4.
- 2) Bengt Blomgren, Sverige, 2,52,8.
- 3) Olov Lind, Sverige, 2,38,2.
- 4) Gunnar Magnusson, Sverige, 2,29,1.
- 5) Erik Engelhardt Olsen, Norge, 2,27,8 (hans Model har fornylig fløjet 1 Time 40 Min. i Norge).
- 7) Arne Ellila, Finland, 1,41,6.
- 9) Niels Hassing, Danmark, 1,22,2.
- 15) P. Christiansen, Danmark, 0,31,1.
- 16) H. Schröder, Danmark, 0,20,9 (kun 2 Flyvninger).
- 18) K. Kukkonen, Finland, 0,03,3 (kun Fejlstarter).

Ved en større Middag paa »Frimuraren« hvor Pokalen blev overrakt Svenskerne (Hver Deltager fik desuden et svensk Flag med Örebros Vaaben til Minde, og bedste Deltager fra hvert Land fik KSAK's Förtjänstplakets), blev der holdt en Mængde Taler af Borgmesteren. Konkurrenceledelsen og Lederne af de fremmede Hold.

Næste Morgen kørte vi tilbage til Stockholm og gjorde i Toget en Masse Notater om de svenske Modeller.

I Stockholm viste Hr. Wentzel os Byen og ved et senere Besøg i hans Forretning gjorde vi store Indkøb af Modelmateriale.

Vi blev fulgt til A.B.A.'s Kontor af Magnusson og Deurell, som i det hele taget var os meget behjælpelige.

Efter en dejlig Flyvetur indfandt vi os atter blandt den forventningsfulde danske Modellflyverungdom, der troede vi var kommet hjem med de 3 Førstepladser.

Vi vandt ingen Laurbær paa denne vor første Udenlandsfærd, men til Gengæld gode Venner og Erfaring, og jeg skal her give et Par gode Raad videre.

Til næste Aar bør det kræves, at hver Deltager medbringer mindst 2 prima Modeller og til hver Model een Reservepropel.

Modellen bør højst veje 240—250 Gram — heraf maa mindst 100 Gram være Gummii.

Svenskerne fløj i Aar 3 Minutter i Regnvejr, det giver ca. 3½ Min. i godt Vejr uden Termik; til næste Aar flyver de mindst ½ Minut mere, det giver 4 Minutter, og for at kunne haabe paa Sejr maa vore Modeller derfor flyve over 4 Minutter uden Termik.

Der findes i Øjeblikket højst 10 Wakefieldmodeller her i Landet, heraf højst 5, der kan flyve over 1 Min. i Gennemsnit og næppe en, der uden Termik kan flyve over 1½ Min. med Jordstart.

Jeg skal senere i FLYV komme med nogle gode Raad og »stjalne« Ideer til Wakefieldmodeller, saaledes at alle Landets Modellflyvere herigennem kan høste nogle af de Erfaringer, Sveriges-turen og mange mislykkede Forsøg har givet mig, for ved at kæmpe i Blinde er Vejen lang, og vi skulde jo gerne allerede til næste Aar vise vore Brødrefolk (forhaabentlig kommer Islændingene ogsaa med) hvad vi duer til.

H. Schröder.

Dette var Henning Schrøders beretning om den første danske deltagelse i en udenlandsk Wakefieldkonkurrence. Jeg har talt med et af vore medlemmer, Niels Hassing, som selv deltog, om konkurrencen. Han er ikke helt enig i Henning Schrøders afsluttende kommentarer og fortæller her hvorfor:

Fredensborg, d. 30 -1 -95.

Kære Erik. Hermed mine kommentarer vedrørende Nordiske Modellflygtävlingen i Örebro d. 11-6-1939.

Jeg vil først referere til Jørgen Korsgaards beskrivelse af dette stævne i Modelflyve Nyt 2/78. Hans stof er hentet fra Flyv nr.7/39. (Schrøders beretning. red.).

Er det en rimelig og fair måde, omtalen af den danske indsats er gengivet på?

At Peter Christiansen og Henning Schrøder var uheldige, det er ubestrideligt, og som H.Schrøder også nævner, ville reservemodeller have givet et helt andet resultat, og en rimelig god placering. Jeg opnåede en placering som nr. 9, og kan nævne, at den bedste finne blev nr.7, og det var Ellilä, som senere vandt Wakefieldkonkurrencen i 1949 og 1950 med åbenbart den samme model!

At jeg, med min delvis selvkonstruerede "Diamond" allerede inden Nordiska Pokaltävlingen havde normaltider over 1½ minut, blandt andet som M eliteflyver nr. 2, taler dog for at modellen i forhold til daværende "danske standard" ikke var så dårlig endda.

Hr. Jørgen Korsgaard refererer, at vi danske deltagere selv skulle have karakteriseret vore modeller som "nogle primitive kasser" ! Henning Schrøder skrev i sin beretning, at svenskerne, som vi var sammen med i toget til Örebro, havde flotte kufferter til deres modeller, og at vi kun havde primitive kasser til formålet.

Henning Schrøder, som altid var meget stolt af sine modeller, ville aldrig benævne sin model "en primitiv kasse".

Men jeg finder dog, at Henning Schrøder i sin beretning konkluderer meget negativt med hensyn til den danske Wakefieldmodel standard.

Jeg citerer: "Der findes i Danmark højst 10 wakefieldmodeller, heraf højst 5, der kan flyve over 1 minut i gennemsnit, og næppe en, der kan flyve over 1½ minut med jordstart." Citat slut.

Han har åbenbart glemt, at min gennemsnitstid ved konkurrencen blev 1,22,2, og det i silende regnvej, hvor jeg måtte beherske mig med hensyn til de påførte antal gummimotoromdrejninger, da japanpapiret på grund af den megen væde blev svagt og slapt - det er bedre at gennemføre en konkurrence, end at satse for hårdt.

Jeg skammer mig bestemt ikke over mit opnåede resultat som nr. 9 ud af 18 deltagere - og jeg spørger, hvorfor vi kun var 3 på holdet, mens de andre hold må have været på mindst 4? Resultatlisten i referatet var desuden meget mangelfuld. Men den mangelfulde beskrivelse, som Henning Schrøder fremførte i "Flyv", frikender ikke Hr. Jørgen Korsgaard for den dårlige omtale af de første danske wakefieldpionerer.

Han mener sig berettiget til 40 år efter at skrive om dette wakefieldstævne - men så kan man også forlange, at han gør det på en saglig og retfærdig måde. Jeg mener, og det gør han sikkert også selv " at æres den, som æres bør"!

Det havde været mere rimeligt, at han for eksempel havde kontaktet mig. Jeg ville jo som deltager i stævnet nok have været mere kompetent til at fortælle.

Hvis han havde været lidt mere opmærksom, så ville han have bemærket, at jeg i de fleste numre af Modelflyve Nyt figurerer inden for RC-motormodeller og særligt RC- svævemodeller med selvkonstruktioner og konkurrencer - bl. a. fra 3 verdensmesterskaber i F3B, hvor jeg deltager og giver beskrivelser til Modelflyve Nyt af førende VM-modeller oplevet ved min deltagelse.

Min konklusion af ovenstående som medlem af Dansk Modelflyve Veteranklub er blandt andet: Lad de medlemmer, der kan og har lyst til det, selv fortælle om de ting de har oplevet.

Henning Schrøder nævner, at den danske deltagelse betyder, at vi har indhøstet mange erfaringer i Sverige. Dette kan jeg kun bekræfte. Mindre end en måned efter stævnet var min kraksmodel "NH-20" færdig, og den kunne fremvise fremragende resultater, som hurtigt viste sig ved konkurrencer og rekorder. Jeg sendte også skitser og data til interesserede med gode resultater til følge.

Med venlig hilsen

Niels Hassing

Rigtig mange tak til Niels Hassing for hans brev, som er særdeles interessant, fordi det kaster lys over begyndelsen af historien om danske wakefieldmodeller. For 3 år siden vidste jeg ikke, at kraksmodeller var blevet bygget i Danmark før efter 1950, hvor Elliläs sejre gjorde dem populære. Jeg ved nu, at adskillige danskere, foruden Niels Hassing også Peter Christiansen, Poul Kuniss, Jørgen Dommergård og måske flere, havde konstrueret, bygget og fløjet med kraksmodeller omkring 1940 - og med gode resultater. Krigen stoppede dog den udvikling som så meget andet.

Niels Hassing har givet mig håb om, at en nøjagtig tegning kan produceres af NH-20, så måske ser vi en NH-20 i luften igen inden længe...

Til danmarksmesterskaberne i 1953 mødte Bjarne Jørgensen med en kraksmodel, som dog ikke var færdigtrimmet. Selv havde jeg ladet min nybyggede kraksmodel blive hjemme, da den var havareret under trimning, og den blev egentlig aldrig trimmet færdig. Den væsentligste grund var, at wakefieldreglerne blev ændret, så den frie motorvægt blev erstattet af en regel om maksimalt 80 g motorgummi. Fordelen ved kraks forsvandt, da 80 g kunne rummes i en enkelt motor.

Samtidig forsvandt noget af udfordringen ved at flyve wakefield. Hvor man før ved at konstruere og bygge en let og stærk model kunne putte mere motorgummi i modellen (men den skulle jo kunne holde til optrækket og til at flyve med) og få længere motorløbetid og større højde på - ja så havde man nu fra 1954 masser af vægt til selve modellen.

I næste nummer mere om resultatet af de danske erfaringer fra Örebro - og de danske kraksmodeller, som blev resultatet. Måske kan Paul Kuniss og Peter Christiansen supplere ?

KONSTRUKTION AV PROPELLERN

Av Börje Stark

Innan man kan börja själva tillverkningen av sin propeller, måste de siffror, som reglera den blivande propellerns egenskaper och utseende (stigning, diameter, etc.), överföras till realitet på propellerämnet. Detta kan ske enligt två olika metoder, dels medelst en fullständig propeller-ritning, dels medelst en förenklad metod.

Fullständig propellerritning (se fig. 1).

Man utgår från bladformen d. v. s. bladets utbredning (se fig. 1, »utbredning»). Sedan denna uppritats, uppdelas radien i ett godtyckligt antal lika stora delar, lämpligen 2 cm, och lodlinjer dragas genom delningspunkterna. Skulle radien vara ett udda antal cm, låter man den yttersta delen vara 1 cm.

Därefter vidtager själva konstruktionen. En vågrät axel drages, vars längd begränsas av de dragna lodlinjerna från bladutbredningens centrum resp. spets och alltså blir lika med propellerradien. Den lodräta axeln utgöres av lodlinjen från utbredningens centrum och på denna avsättes sträckan stigningen: 2π (Ex. Antag en propeller med diametern 46 cm och stigningsförhållandet 1:1,3. Propellerens stigning blir då $1,3 \cdot 46 = 59,8$ cm. Emedan $\pi = 3,14$ avsättes alltså utefter den lodräta axeln sträckan $59,8 : 6,28 = 9,5$ cm). Genom att sedan förbinda den lodräta axelns ändpunkt med lodlinjernas skärningspunkter på den vågräta axeln, får man bladets stigningsvinkel på varannan cm av radien (se fig. 1, »Konstruktion»). Detta inses lätt, om man tänker på att stigningen är den sträcka propellern teoretiskt förflyttas medan den gör ett varv. Under ett varv tillryggaläger exempelvis propellerspetsen sträckan $2\pi \cdot$ radien d. v. s. omkretsen av den cirkel spetsen beskriver, när propellern snurrar. Alltså finge man bladets stigningsvinkel i spetsen, om man tog omkretsen till vågrät axel och stigningen till lodrät och förband dessa axlars ändpunkter. Men detta måste vara opraktiskt, eftersom man utgår från bladets form och alltså arbetar med bladets längd d. v. s. radien som bas. För att få radien som vågrät axel, måste man dividera omkretsen med 2π , varav följer att den motsvarande lodräta axeln måste få längden stigningen: 2π .

När vi hunnit så långt, avsätter vi halva bladbredden vid varje delningslinje på utbredningen utefter motsvarande stigningslinje i konstruktionen (c i fig. 1), och de sålunda erhållna vågräta och lodräta sträckorna a och b äro frontal- resp. sidoprojektionens halva bredd vid motsvarande delningslinje, vilket direkt framgår av fig. 1. Således kunna nu propellerens sido- och frontalprojektioner uppritats, och propellerritningen är fullbordad.

Själva tillverkningen inledes sedan med att hela frontalprojektionerna uppritats på ämnets båda bredsidor och ämnet skäres eller sågas efter denna (se fig. 2 a). Därefter uppritar man sidoprojektionen på ämnets nu svängda sidor (se fig. 2 b). Innan avfasningen på denna leden vidtages, borrar hålet för propelleraxeln, så att man kan få det alldeles rakt. När sistnämnda avfasning ägt rum, har ämnet fått det utseende, som framgår av fig. 2 c, där också snedskärningen påbörjats. Förfäres vid denna i enlighet med fig. 1 blir propellern högergående, vilket är det vanligaste. Vid snedskärningen får man tänka på bladets profil och göra skärningen som fig. 2 d visar. En redogörelse för tillverkningens följande faser faller utanför ramen för denna artikel, men en dylik redogörelse erhålles bäst i »Modellflyghandboken» av Stark-Sundström & sid. 35.

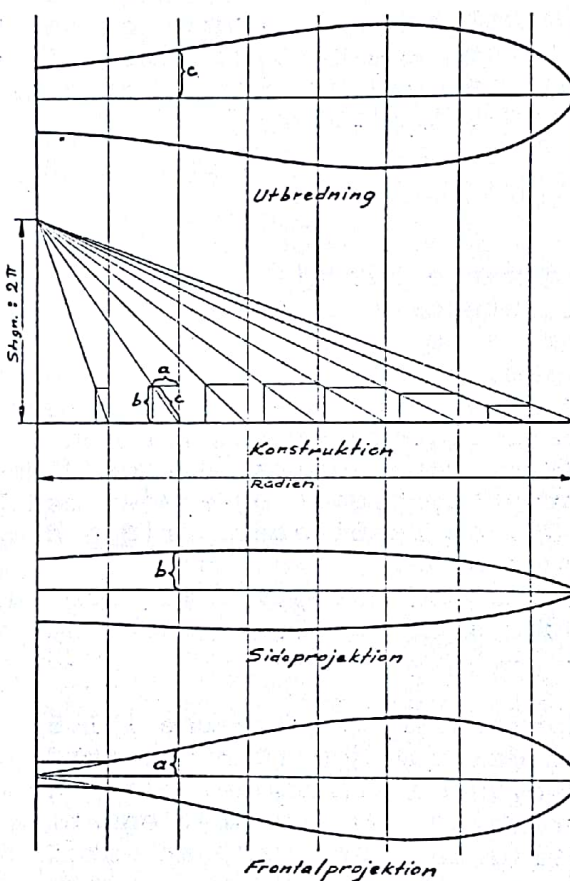
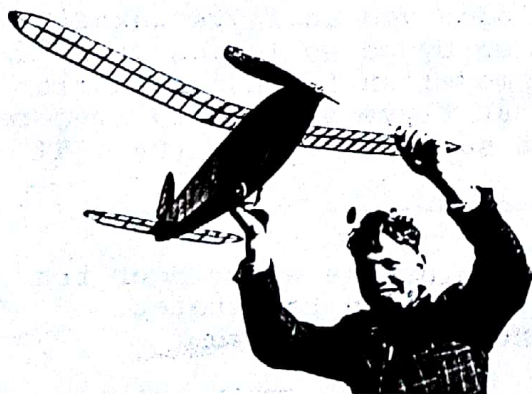


Fig. 1.



Carl Johan Petersen

tog eliteflyverprøven i 1941 med denne wakefield. Tid: 1.31 , 1.44 og 1.40

Frank Hendrick

med sin smukke, velbyggede model, der vandt byggekønkurrencen på DMU's landslejr i 1942.

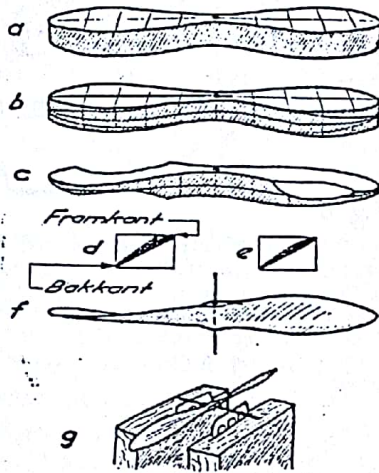
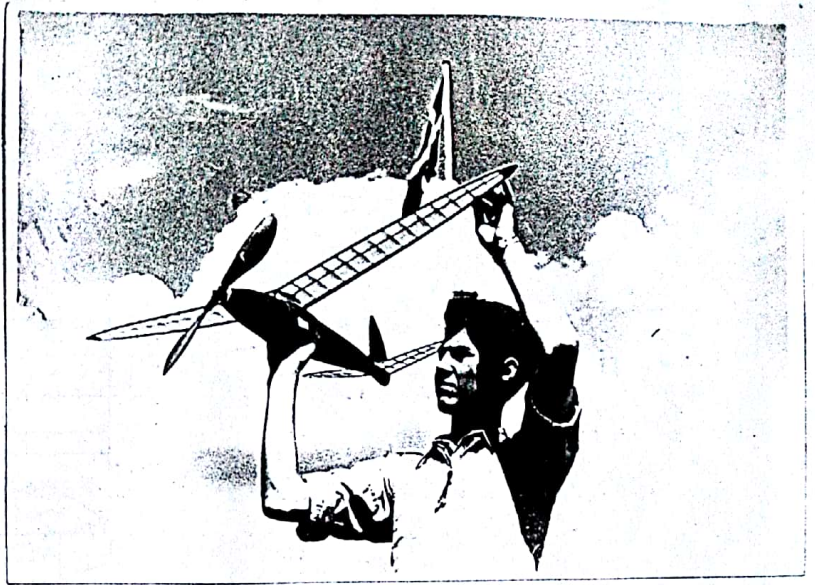


Fig. 2.

Förenklad metod (se fig. 4).

Denna metod lämpar sig bäst för bladformer med raka kanter (fig. 3 a). Man utgår här från stigningen och får genom användande av en liknande konstruktion som i förra fallet fram ämnets dimensioner. Bladformen får emellertid vänta till sist. Liksom i den fullständiga propellerritningen upprättas en konstruktion med en vågrät axel lika med radien och en lodrät lika med stigningen: 2π . Förhållandet mellan ämnets bredd och höjd blir då detsamma som förhållandet mellan axlarna. Det gäller nu att, på grundval av den största bladbredden och var på bladet denna skall befinna sig, bestämma breddens och höjdens storlek. Antages att största bladbredden skall vara b cm och att denna skall befinna sig a cm från bladspetsen, så avsättes sträckan a från vågräta axelns ändpunkt, och den sålunda erhållna punkten på vågaxeln sammanbindes med den lodräta axelns ändpunkt. Därefter avsättes bladbredden b utefter den så konstruerade stigningslinjen, och den höjd ämnet måste ha är lika med c . Inpassas denna höjd vid spetsstigningslinjen erhålles den erforderliga bredden på ämnet, d .

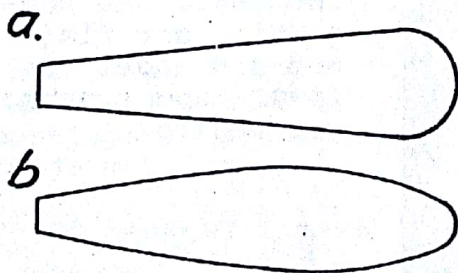


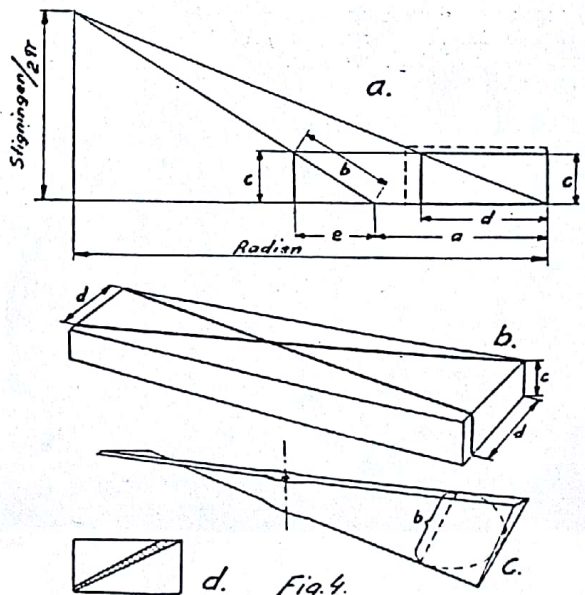
Fig. 3.

Ett ämne inköpes, vars höjd är närmast möjligt lika med c . Är ämnets höjd litet större spelar det ingen roll, bara man ökar bredden i motsvarande grad (streckat i fig. 4). Ämnets erforderliga bredd, d (eller, om ämnets höjd skulle vara större än c , motsvarande större bredd), avsättes vid ämnets ändar och diagonalerna drages på ämnets båda bredsidor (se fig. 4 b). Därefter övergår man direkt till snedskärningen, som sker till diagonalerna med iakttagande av vad som förut sagts angående bladprofilen (se fig. 4 d). Ämnet får efter snedskärningens fullbordanden form som framgår av fig. 4 c. Först nu kommer utformningen av bladet. Bladbredden, b , avsättes på sin plats och spetsarna arvundas, helst med tillhjälp av mall eller cirkelpassare för att få dem lika.

Med hjälp av mallar kan man naturligtvis få fram vilken bladform som helst bara ämnets bredd räcker till överallt. Med exempelvis en bladform som i fig. 3 b kan emellertid inte ämnets dimensioner konstrueras fram utgående från största bladbredden, utan dimensionerna få tagas till på ett ungefär så stora, att ämnets bredd efter snedskärningen räcker till även för bladets rundning innanför största bredden (se fig. 5).

Skulle den fatala omständigheten inträffa att ämnet vore smalare än den erforderliga bredden, d , men ändå tillräckligt för tillverkning med hjälp av fullständig propellerritning (d. v. s. ämnets bredd större än sträckan e i fig. 4 a), går man tillväga på följande sätt.

Utgående från ämnets dimensioner passar man in dessa på konstruktionsritningen (fig. 6 a), så att diagonalen på ämnets ändyta sammanfaller med en stigningslinje. Antag att detta inträffar med den stigningslinje, som skär vågaxeln sträckan f från centrum. Sedan avsättes sträckan f på ämnet och diagonaler dragas i enlighet med fig. 6 b. Ämnets bredd, g , förflyttas så till spets-



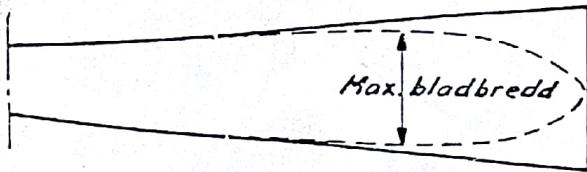


Fig. 5

stigningslinjen, vareist en höjd, h , erhålles. Denna avsättes mitt på ämnets ändyta och sammanbindes med de nyss uppritade diagonalernas ändpunkter, allt enligt fig. 6 b. Snedskärningen verkställes sedan längs de sålunda erhållna linjerna (grova i fig. 6 b), varefter ämnet får form som i fig. 6 c, och formgivningen av bladet kan börja.

Jämförelse.

Vid en jämförelse mellan de båda metoderna frappers man kanske främst av hur enkel i sjäva verket den senare metoden är vad beträffar såväl konstruktion som tillverkning. Dessutom är den exaktare än den fullständiga metoden, på grund av de felkällor, som uppstå vid tillverkningen enligt fullständig ritning, i och med uppritning och avfasning av ämnet i två projektioner innan snedskärningen kan påbörjas. Enär den förenklade metoden dessutom är speciellt lämpad för en bladform, som visat sig vara den bästa, bör man vid tillverkning av propeller väl-

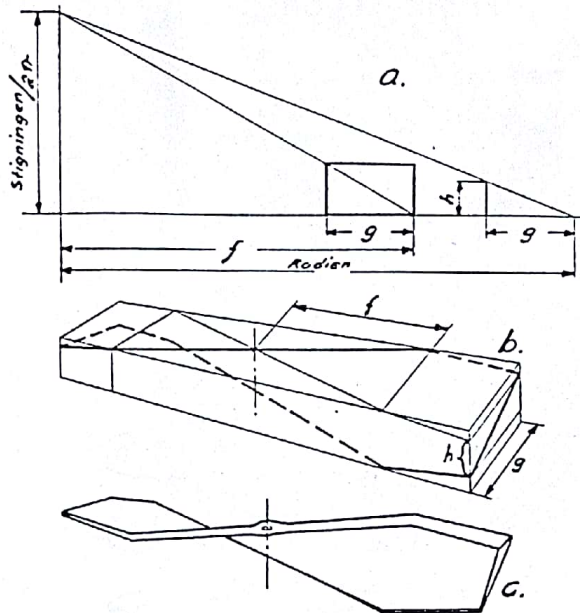


Fig 6

ja denna. Skall man emellertid beskriva en propeller, exempelvis i samband med en konstruktionsritning av ett modellplan, är den fullständiga propellerritningen att föredraga. Medelst denna bibringas nämligen åskådaren en avgjort klarare uppfattning om propellerns utseende och konstruktion.



Sune Stark

Verdensmesteren fra 1952 ses her med sin originale wakefield fra 1950 ved de svenske oldtimmermesterskaber på Rinkaby i 1992.

Den pæne ældre herre, som interesseret kikker på, er en anden svensk wakefieldflyver fra før 1940, Åke Roggentin, der fløj med sin model fra 1938 - dog i nybygget udgave.

Östersund 95 02 01

Hej Erik!

God fortsättning på det nya året.

Tack för brevet som medföljde bladet där du bad mig att berätta om mina erfarenheter av Aurikel. Det gör jag mer än gärna. Jag tycker som du att det är märkligt att ingen dansk ännu har byggt Aurikel som oldtimermodell. Själv bestämde jag mig för att bygga den för mer än 40 år sedan då jag såg en bild och en ritning i Model Airplane News 4/54. Men det skulle alltså ta 40 år innan jag gjorde allvar av mitt beslut.



Aurikel kan ju även byggas i balsa men jag har använt hårdträ, 1,5 mm asp. Hans byggde visst aldrig i balsa. Den främre delen av kroppen är klädd med 1 mm. balsa, överfenan är av 2 mm. balsa. Spant och spryglar är av 1,5 mm. asp. Det tar ganska lång tid att såga ut alla detaljer i hårdträ men är man någorlunda häändig med lövsågen så blir det så småningom dags att sätta igång med bygget. I det ovan nämnda numret av M.A.N. finns en mycket detaljerad byggbeskrivning men för oss gamla oldtimers räcker det det nog med att se på den fina ritningen. Alla mått är där angivna i mm.

Det enda problemet med vingen kan vara de ellipsformade vingpetsarna. Fram- och bakkant skall strimlas och sedan limmas ihop för att få den rätta formen. Jag limmade ihop två 1,5 mm. aspflak och sågade sedan ut detaljerna.

Kroppen till en sådan här modell kan vara svår att få rak. Hans har emellertid löst det här problemet på ett genialt sätt. Den centrala delen av kroppen byggs direkt på ritningen och sedan är bara att limma spanten på de rätta platserna.

Klädseln på min modell är exakt enligt originalet. Kropp och stabilisator är klädda med papper och vingen med siden. Vikten på min Aurikel blev 440 g. vilket jag tycker är acceptabelt.

Fjärdeplatsen vid O.T.-SM tycker jag är ganska bra med hänsyn till att jag bara gjort ett par starter före tävlingen. Vid tredje starten fick jag solen rätt i ögonen och fick koppla på låg höjd. Med en normal start hade jag nog klarat en bronsplats.

Till sist, jag är mycket glad att jag så småningom byggde denna vackra modell som kommer att ge mig fina upplevelser i framtiden. Förhoppningsvis kan dessa rader inspirera någon dansk O.T.-flygare att följa mitt exempel.

Vi ses på Rinkaby i augusti!

Arne Berglin

DM MED LINESTYREDE MODELLER

Lidt om arrangement af konkurrencer i linestyling

MENS der de sidste par år har været en god fremgang på de linestyrede modellens område, og denne fremgang foruden gennem rekorder har været særligt stærkt udtrykt det sidste trekvarte år gennem diplomer, så har det knebet noget på konkurrencernes område. Den første linestyingskonkurrence i Danmark afholdtes i november 1948. I 1949 var der linestyling ved 17 konkurrencer, i 1950 ved 37. Der var imidlertid kun få selvstændige konkurrencer i linestyling. I distriktskonkurrencerne flyves der i varierende, men ikke særlig intensiv, grad i grupperne F (hastighed) og G (kunstflyvning).

I 1949 ytrede der ønske om et danmarksmesterskab i linestyling, og det fandt sted som en uofficiel del af DM for motormodeller i Roskilde. I 1950 blev der indbudt til officielt DM i Århus; men det aflystes, da der ikke meldte sig de 10 deltagere, som er minimum — bl. a. svigtede københavnere til jydernes skuffelse. Imidlertid gennemførtes hastigheds-DM i sommerlejren og kunstflyvningen som led i konkurrencen om Windy-pokalen i København.

De midlertidige regler afløstes ved 1951's begyndelse af nye internationale regler. Modelflyverrådet indbød til officielt DM og udsatte to vandrepokaler, ligesom de findes til de øvrige DM. Modelflyveklubben Agaton i Århus påtog sig arrangementet. På grundlag af diplomerne kunne der opstilles minimumskrav: a-diplom i hastighed (80 km/t i klasse F 1, som der flyves i) og b-diplom i kunstflyvning. Denne gang var der intet i vejen med deltagelsen, og op til selve dagen blev der fløjet for at opnå de krævede diplomer.

Større krav til linestyingskonkurrencer

Når man deltager i tilrettelægningen af en konkurrence som den i Århus, opdager man

hurtigt, hvorfor der hidtil har været så få. Det skyldes, at en linestyingskonkurrence er sværere at arrangere end en konkurrence for fritflyvende modeller. Den kræver et større apparat. Reglerne er mere komplicerede, og de er kommet hurtigt frem, mens man ligesom er vokset op med reglerne for de fritflyvende modeller og har fulgt dem i en længere udviklingstid. Der dukkede mange tvivlsspørgsmål op under forberedelsen og også under gennemførelsen. Men alligevel viste det sig ikke at være så indviklet, som man forestillede sig. Når vi får lidt mere erfaring i disse konkurrencer, kommer de også til at foregå nemmere. For at give andre konkurrencearrangører en idé om problemerne og mulighederne for at løse disse, skal vi her gennemgå konkurrencen i Århus.

Hastighedskonkurrence

Agaton's formand, *Chr. Koch*, og under tegnede fungerede sammen som konkurrenceledere. Klubben havde lejet en fodboldbane på Århus stadion. Der var afspærring for publikum og blev taget 1 kr. i entre af voksne, 50 ore for børn. Der kom et par hundrede, og der blev endda overskud: 5 kr. 60 ore. Som sædvanlig foretrak en del tilskuere at stå udenfor, men de blev gode ofre for salg af flyvelotteriets lodsedler.

Fodboldbanen delte vi i to halvdele. Den ene til kunstflyvning, den anden til hastighedsflyvning. Den sidste konkurrenceform er den letteste at arrangere. Der bruges de normale startkort og stopure, betjent af to tidtagere. Linelængden blev kontrolleret mellem to opstillede pæle. Modellen bliver vejret, og derefter foretages den frygtede trækprøve. Model, liner o. s. v. skal kunne tåle et træk på 20 gange modellens vægt (kunstflyvningsmodeller kun 15). Model-

flyveren holder selv på modellen, og kontrollen (der udføres af *H. C. Harding* og en hjælper) foretages med en simpel fjeder-vægt, der kobles på håndtaget. Der var vist ingen, som ikke bestod prøven.

Modelflyveren og hans hjælper gør derpå klar og får 3 min. til at starte motoren. Lykkes det ikke, regnes det for fejlstart, og når modelflyveren synes, den er i orden, lægger han håndledet i gaslen på standen i midten af cirklen. Tre omgange efter begynder tidtagningen, der i F 1 foregår over 14 omgange for at blive til 1000 meter bane. Hvis der er over 0,2 sek. forskel mellem de to tidtageres aflæste tider, kan flyvningen gøres om, eller flyveren kan vælge at lade den højeste gælde. Som regel stemmer de overens. Tiden indføres i startkortet, og under rubrikken »gyldig tid i sekunder« føres den ud som hastighed i km/t; denne finder man simpelthen i en tabel. *Henning Kunckel* og *Bagger* klarede jobbet uden vanskeligheder. Derimod holdt deltagerne ikke meget af standen. Hastighedsmodellerne er efterhånden så små, at man kan have dem i lommen. Som meddelt i sidste nummer vandt *Poul Chr. Andersen* for første gang vandrepokalen med 348.6 points (de tre hastigheder adderes og bliver til points for nemheds skyld. Det svarer til 116.2 km/t. Bedste af de tre flyvninger var på 120.8).

P. C.'s model var udrustet med en 2.49 ccm Elfin og naturligvis med en »Fessorpropel«, som han beskrev dem i sidste nummer. *Albert Sorensen* fra Windy blev nr. 2 med 279.5 med en model med Viking-motor, *Jan Hackhe* fik 197.5 på kun to starter og kunne antagelig være blevet nr. 2, hvis han havde foretaget den tredje. De øvrige 4 deltagere havarede eller forbrugte deres tilladte startforsøg på fejlstarter.

Kunstflyvningskonkurrencen

Til kunstflyvning var der tilmeldt 13 deltagere. Reglerne siger ikke klart, om man skal flyve een eller flere gange. Århus-folkene holdt på 3, mens københavnere plejer at nøjes med 1. Mere kan man også dårligt nå, hvis der er mange deltagere. For selv om hver flyvning kun må vare 8 min. inklusive motorstart, går der dog med fejlstarter, ventetid og dommerkonference mindst et kvarter pr. deltager. Vi løste problemet med at tildele hver deltager een flyvning, og derefter kunne de få lov at gøre det om. Det benyttede naturligvis kun de ledende sig af, og det system virkede helt godt.

Linelængden var fri, trækprøven gik smertefrit. Dommerne, *Ole Dan Nielsen* og *Preben Nielsen*, sad ved hvert sit bord, 90 grader fra hinanden. Efter et udkast af *Axel Nielsen* fra Windy havde KDA fremstillet blanketter til bedømmelsen (fås hos KDA for 5 øre pr. stk. ligesom startkort). De fungerede godt og bliver nok yderligere forbedret med tiden.

Deltagerne meldte sig hos dommerne og angav de manøvrer, de ønskede at udelade, samt evt. specielle manøvrer uden for standardplanen. Efter at linerne var udlagt, begyndte starten af motoren, og dommerne startede stopuret. Der var 3 min., inden det var fejlstart, og kom modellen i luften inden 1 minut, gav det points. Det er glædeligt at konstatere, at de fleste fik det. Men det er forkert at tildele disse points, hvis der foretages omstart umiddelbart efter en fejlstart. Så bør de enten bortfalde, eller deltageren må udgå og starte om senere.

Det stiller store krav at være dommer.

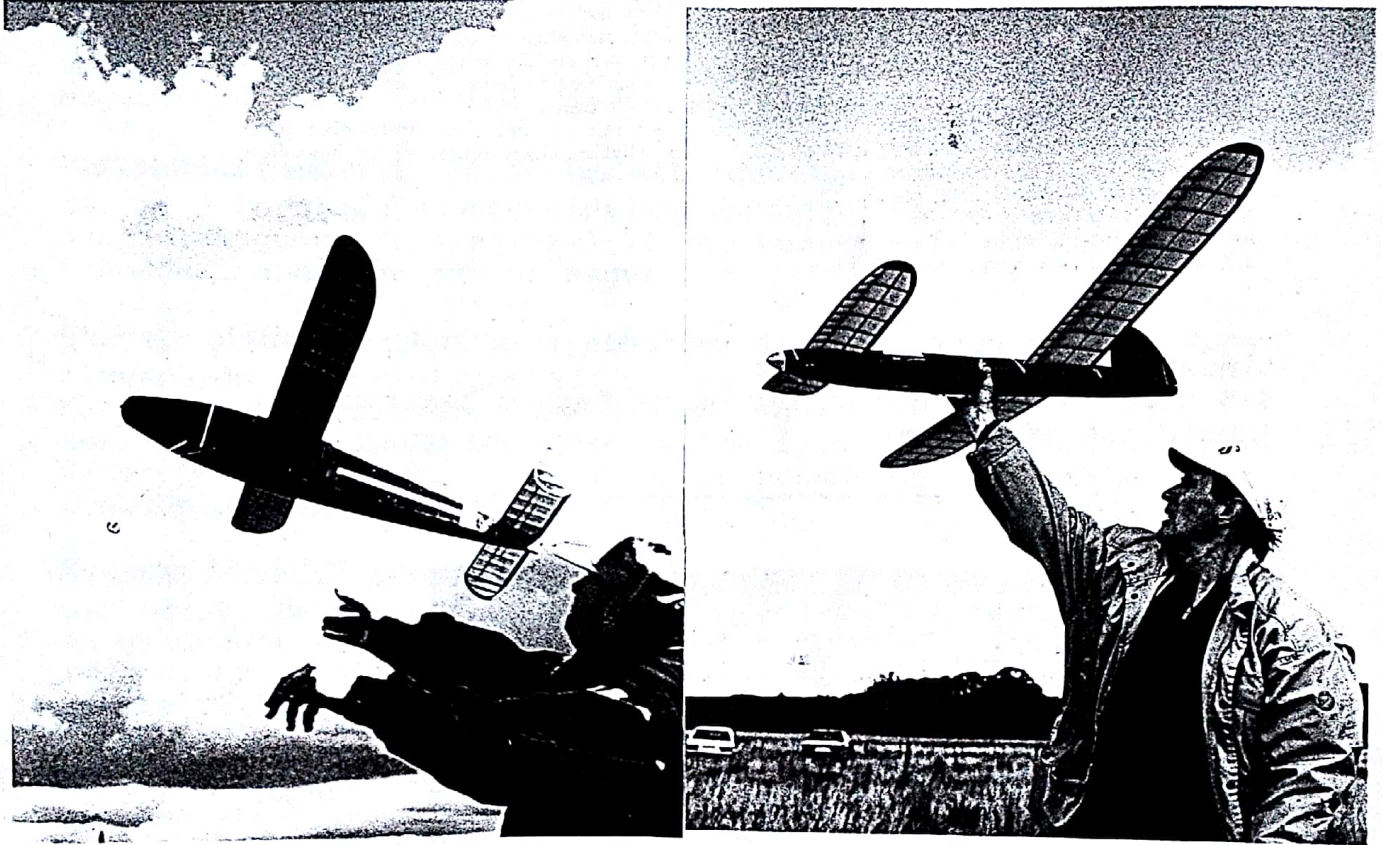


De to danmarksmestre: Jan Hackhe fra Windy med sin kunstflyvningsmodel og P. C. Andersen fra Aviator med sin lille hastighedsmodel.

fortsættes side 18

Vårtävlingen i Halmstad

Södra Hallands Modellflygsällskap afholdt den 6. og 7. maj sin årlige vårtävling. Et meget vellykket arrangement, hvor Frank Dahlin og Erik Knudsen deltog i år fra dansk side. Udførligt referat og resultatliste følger i næste nummer, men jeg vil dog røbe, at Frank med sin Peder Christiansen wakefield 1940 delte førstepladsen i wakefield med Anders Håkansson.



Til venstre ses Anders Håkansson starte sin Rimfaxe - en Sigurd Isacsson wakefield fra 1939. Arrangøren Kurt Sandberg viser til højre sin A-2 andemodel fra 1946 - Oscar Vangs konstruktion, som viste sig at have særdeles gode flyveegenskaber.



Rune Tedenryd

med sin

Pelikan

konstrueret af
Henning Jönsson

Man må være overordentlig hurtig i opfattelsen og reaktionsevnen for at nå at bedømme og sætte sine kryds og være klar til at se næste manøvre. Dommerne må også være meget fortrolig med reglerne. Vi må have trænet mange dommere op rundt om i klubberne!

Deltagerne må lære standardplanens rækkefølge. Kun tre kunne og fik points herfor, deriblandt ikke vinderne. Kun 1 deltager fløj ikke (havari under trimning) men adskillige fik ikke ret mange points. Kun 4 fik de 150 points, som er minimum, men dette tal forekommer højt og stammer måske fra de tre flyvninger, man normalt anvender i Århus?

I første omgang fik *Ole Mouritzen*, Ålborg, 275 points, sidste års mester, *Jan Hackhe*, Windy, 180, og *Albert Sørensen* 176. Hackhe havde fløjet først, inden dommerne var rigtigt »varmet op« og fik 280, da han fløj om. Mouritzen forsøgte igen, men fik nu 3 points mindre, nemlig 272. *Albert Sørensen* kom op på 205 og blev nr. 3: De to københavnerne fløj med *Viking* 2.5, mens *Mouritzen* havde en 2.49 *Elfin*.

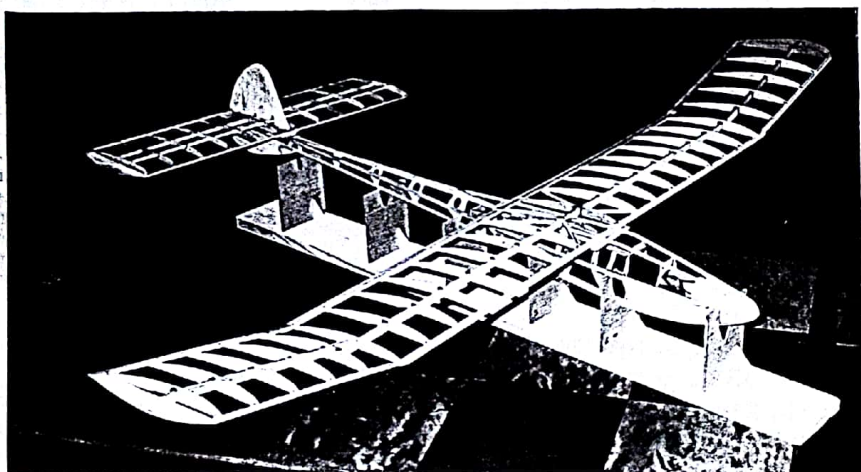
Man savnede flere klubber, der har kvalificerede modelflyvere, især *Esbjerg-klubben*. Der er mægtigt liv i linestyringen i Århus, men nu bør der flyves lidt flere konkurrencer og anvendes standardplan. *Windy* sendte et stort hold, og der var også flere fra *Aviator* end de to officielle deltagere. De andre fløj bl. a. med »flyvende pandekager«. Til F2-konkurrencen havde der kun meldt sig 4 fra *Windy*, og p. gr. af havarier udgik den.

Modelflyverådet var repræsenteret ved *Svend Terp*. *Carl Johan Petersen* fra det ikke linestyrede Fyn optog nogle scener til KDA's nye modelflyvefilm. *H. C. Harding* fløj nogle gange med en reaktionsdrevne helikopter, en lille balsamodel med 590 mm rotorblade og to *Jetex 50* raketmotorer. Den fløj helt pænt.

Alt ialt var det efter omstændighederne en vellykket konkurrence. Vi må have flere af den slags. PW.

★

Linestyring i næste nummer:
4-5 sider om rektormodeller og de første teamracere.
Anmeldelse af *Viking*.



Norsk
Suomi

Scott Føien er et af vore norske medlemmer. Han fortalte, at han havde bygget en *Suomi* for ca 50 år siden - og om jeg kunne skaffe ham en tegning.

Det kunne jeg, men siden har *Scott* fundet et byggesæt i Norge med tegning og det hele. De skæve lister blev erstattet af nye - på billedet ses resultatet. *Scott* fortæller, at det nye hurtiglim ikke duer til fyrretræ - limfugerne knækkede, så han brugte gammeldags lim til modellen.

Scott efterlyser en *Thorning III* motor -det var hans første motor...

I Sverige er der nu bygget et par *Aurikler* og i Norge en *Suomi*. Så vi skulle vel også snart se et par danske udgaver af de to modeller - eller hvad?

Til medlemmerne

EGESKOV 16 - 17 SEPTEMBER. I denne weekend afholdes oldtimerstævnet 1995 med landsmøde og afholdelse af konkurrencer. I den vedlagte indbydelse findes mere udførlige oplysninger. Vi håber forsøgsvis at kunne anvende et handicapsystem med tidstal for at tilgodese de ældste modeller (og modelflyvere!). Et forslag kan ses andetsteds i bladet. I bladets augustnummer vil de endelige regler blive bragt.

Indkaldelse til landsmøde. Mødet afholdes lørdag d. 16. september kl. 20 i forbindelse med oldtimerstævnet 1995. Endelig dagsorden i august. Forslag skal ifølge vedtægterne være formanden i hænde inden udgangen af august.

Svenske oldtimermesterskaber afholdes d. 5.-6. august på Rinkaby flyveplads nær Kristianstad. Det er åbne mesterskaber, hvor danske oldtimerflyvere også kan deltage. I år afholdes en konkurrence om **TRUEDSSON-POKALEN** for første gang. Mere om denne andetsteds i bladet. Hvis man er interesseret i at deltage, kan indbydelse fås ved henvendelse til EK.

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap optager gerne danske medlemmer. De udsender 3 gange om året bladet **OLDTIMER**, som er en guldgrube for os oldtimerflyvere. Prisen for medlemsskab er 100 sv. kr. årligt. Hvis man gerne vil være medlem, kan man betale til Erik Knudsen, som så indbetaler samlet til **SMOS**.

Udstilling af FJ-modeller findes allerede på Egeskov. Hans F. Nielsen har bygget FJ-1, Sten Agner FJ-1a, Bjarne Jørgensen FJ-3 og FJ-5 og Tage Hansen FJ-4. I juli måned kommer også FJ-2a bygget af Svend Christensen og FJ-6 bygget af Erik Knudsen med - så mangler vi bare FJ-2 for at have alle modellerne.

Regionalradioen på Sjælland har et program, hvor man kan efterlyse ting og sager. Fritz Neumann har her efterlyst gamle ting med relation til modelflyvning og på denne måde fået mange ting til foreningen. Mere i næste nummer om dette. Måske en god ide til efterfølgelse...

Kartoteksskab til vore mere sjældne ting er blevet indkøbt. I løbet af vinteren vil Frank Dahlin og EK indrette det og gøre det brandsikkert, så vore ting kan blive sikkert opbevaret.

Har du lyst og tid er der mange ting, som du kan hjælpe med i foreningens arbejde. Restaurering af gamle modeller og bygning af nye til udstillingsbrug - optegning af gamle tegninger - skitser i lille målestok af tegninger til bladet - artikler og breve til bladet osv. Kan du hjælpe - kontakt EK.

Jeg beklager, at det har knebet med at få tid til at besvare en del breve her i foråret. Men i løbet af en måneds tid vil jeg have indhentet det forsømte...

EK

| Klasser | spændv./planar./totalar. | mindste vægt | krops-tværsnit | andet |
|---------|---|--|--|---|
| 1937 | 10 000-100 cm 11 100-150 cm 12 150-350 cm | Alle: før 39: 10 g/dm ² eft. 39: 15 g/dm ² | Alle: før 39: intet eft. 39: LxL:100 | Alle: haleplansarealet må højst være 33 pct. af planarealet |
| 1942 | 7 < 13 dm ² 8 13½-29½ - 9 > 30 - | Alle: 15 g/dm ² | Alle: LxL:200 | Alle: hvis haleplansarealet overstiger 33 1/3 pct. af planarealet, regnes det samlede areal som planarealet |
| 1946 | A-1 < 15 dm ² A-2 24-26 - A-3 > 30 - | 10 g/dm ² 400 g 15 g/dm ² | intet LxL:300 intet?? | Alle: hvis haleplansarealet overstiger 33 pct. af planarealet, regnes det samlede areal som planarealet |
| 1949 | A-1 < 18 dm ² A-2 32-34 - A-3 > 40 - | 8 g/dm ² 410 g 12 g/dm ² | intet F:100 F:100 | Alle: F er de sammenlagte projicerede arealer af hovedplan og haleplan |
| 1951 | A-1 uændret A-2 uændret A-3 uændret | uændret | intet 34 cm ² F:100 | FAI: A-1 skal veje mindst 12 g/dm ² og have et tværsnit på mindst F:100 |

For at modeller fra forskellig tid kan konkurrere (næsten) på lige fod, tildeles hver model et tidstal afhængig af konstruktionsåret og den klasse, som modellen tilhører.
Konkurrencelederen fastsætter en maksimumtid (eks. 120 s). Den gælder for modeller med tidstal 1. Maksimumtiden for andre modeller findes ved at dividere 120 sek. med modellens tidstal.
For små svævemodeller kunne tidstallene være:

Modellen er fra før 1939 - klasse 10 = tidstal 4. max: 120s:4 =30s.
- 1939-1942 - klasse 10 = 3 - 120s:3 =40s.
- 1942-1946 - klasse 7 = 2 - 120s:2 =60s.
- 1946-1949 - klasse A-1= 1,33 - 120s:1,33=90s.
- 1949-1954 - klasse A-1= 1 - 120s:1 =120s.

Disse tidstal er skønnet ud fra flyvetider fra gamle stævner - de er nok ikke de helt rigtige. Når de er afprøvet, skal de naturligvis revideres. Jeg vil mene, at samme tidstal og tidsperioder kan anvendes ved modellerne i A-2 og A-3 størrelse. Linelængden vil nok mest være 50 m.

| Klasser | spændv./planar./totalar. | mindste vægt | krops-tværsnit | andet |
|---------|---|---|--|---|
| 1937 | 1 < 50 cm 2 50-100 cm 3 100-150 cm 4 150-350 cm | før okt.39: 10 g/dm ² efter: 15 g/dm ² | stokm.: intet kropm.: før okt.39: LxL:200 efter: LxL:100 ----- LxL:100 | Klassenumrene er de fra okt.39 anvendte. Før okt. 39 var stok- og kropsmo- deller i adskillte klasser. Alle: haleplan-areal max. 33 pct. af planar. |
| 1942 | 1 < 4 dm ² 2 4 1/4-12 - 3 > 12,3 - Wak. 12,3-13,5 - | Alle: 15 g/dm ² dog: 227 g | Alle: LxL:100 | Alle: hvis hale- planarealet over- stiger 33 1/3 pct. af planarea- let, regnes det samlede areal som planareal. |
| 1946 | C-1 < 7 dm ² C-2 8 - 11 - C-3W 12,25-13,55 - | 10 g/dm ² -" 226,7 g | intet LxL:200 LxL:100 | Alle: hvis hale- planarealet over- stiger 33 pct. af planarealet, reg- nes det samlede areal som planar. |
| 1949 | C-1 < 9 dm ² C-2 10 - 13 - C-3W 12,25-13,55 - | 8 g/dm ² 12 - 226,7 g | intet F:80 LxL:100 | F er det samlede projicerede areal dog C-3W: uændret |
| 1951 | C-1 < 9 dm ² C-2 10 - 13 - C-3W 17 - 19 - | 8 g/dm ² 12 - 230 g | intet F:80 65 cm ² | FAI: C-1 skal veje mindst 12 g/dm ² og have tværsnit F:80. |

Følgende tidstal kunne foreslås for wakefieldmodeller. (eks. max = 180s).

Modeller fra før 1937 får tidstal 3 Max er 180s : 3 = 60s.
- 1937 - 1945 - tidstal 1,5 - 180s : 1,5 = 120s.
- 1945 - 1951 - tidstal 1,1 - 180s : 1,1 = 164s.
- 1951 - 1954 - tidstal 1 - 180s : 1 = 180s.

En hel del taler for et system som i det svenske "Classic Wakefield", hvor hver enkelt model tildeles et tal efter en vurdering, hvori der indgår mange forskellige faktorer.

Systemet her giver ens tal for modeller fra samme periode. Det kræver kun, at deltageren kan dokumentere modellens rigtige årstal.

Tidstal for de andre "gummiklasser" er endnu ikke lavet...

" Handicaptal" ved oldtimerkonkurrencer.

Vore flyvemodeller er jo udviklet gennem mange år, og flyveegenskaberne er blevet bedre og bedre. Så det er svært for en model fra 1934 at konkurrere på ren flyvetid med en model fra 1950. I Sverige har man i nogle år fløjet "Classic Wakefield", hvor hver enkelt model vurderes og tildeles en "kodciffr", hvormed den opnåede flyvetid ganges, så de ældre modeller også kan være med. Samme system som beskrevet ved Truedssonpokalen nederst på denne side.

Vi har på et bestyrelsesmøde diskuteret dette og bestemt som forsøg at prøve et system med "tidstal" ved stævnet på Egeskov. Jeg har lavet forslag til dette og samtidig lavet en oversigt over de danske modelklasser fra 1937 -1953. Det ses på modstående side.

(Udførlige modelregler findes i nr. 3/93 i dette blad) Bestyrelsen vil meget gerne have kommentarer til systemet, inden de endelige regler til Egeskovstævnet udformes. Disse regler vil kunne ses i augustnummeret af dette blad. Så det bør være hurtige kommentarer...

Systemet vil få flere af de ældste modeller i luften, og forhåbentlig flere af os ældre modelflyvere på banen, da hjemhentningen er noget lettere ved korte flyvetider... Det er vel et forsøg værd?

TRUEDSSON-POKALEN

Sven Truedsson, som vil være kendt af mange danskere, døde i 1991. Truedssons familie og Aeroklubben i Malmö har indstiftet en vandrepokal til hans minde.

På Oldtimer SM 1995 i Rinkaby konkurreres der om den for første gang. Også danskere kan deltage, og det ville måske være naturligt, om det blev med en af de modeller, som Paul Kuniss har konstrueret.

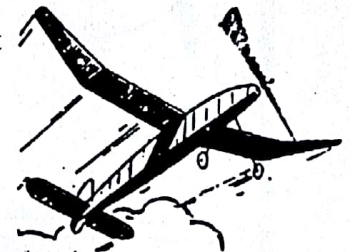
Konkurrencen flyves med modeller konstrueret af Truedsson eller fremstillet i byggesæt af ham.

Herunder findes en liste over de tilladte modeller med deres "kodciffr". Tegninger til de 3 Kuniss-modeller kan fås ved henvendelse til Poul Rasmussen, og konkurrencereglerne ved henvendelse til EK.

Et Oldtimer SM er bestemt en rejse værd...

| Namn | År | Spännvidd mm | Klass | Kodsiffr |
|-----------|------|--------------|-------|----------|
| NIMBUS | 1937 | 750 | B | 2,2 |
| REVOLT | 1938 | 750 | B | 2,0 |
| LABAN | 1938 | 990 | C | 1,1 |
| MERCURY | 1939 | 990 | C | 1,5 |
| MATADOR | 1939 | 1200 | D | 1,3 |
| CLIPPER I | 1940 | 750 | B | 1,8 |
| CLIPPER I | 1946 | 750 | B | 1,7 |
| TERN | 1947 | 660 | B | 1,6 |
| MUSKETÖR | 1949 | 600 | B | 2,2 |
| BALBO | 1950 | 600 | B | 2,2 |
| TORPEDO | 1950 | 600 | B | 2,2 |
| HUGIN | 1950 | 800 | C | 1.0 |

Stavmodel:



HUGIN G:1 kr 40.
spv. 800mm
konst. Paul Kuniss

Ritningar till modellerna finns i Sven Truedssons ritningsbank, som Lennart Hansson, 040/193790, har hand om. Ring och beställ!



Tre modeller konstr. av Paul Kuniss:
TORPEDO spv. 600mm ritn. kr 24.00
MUSKETÖR " " " " 24.00
BALBO " " " " 24.00



KUN for gumminotormodeller

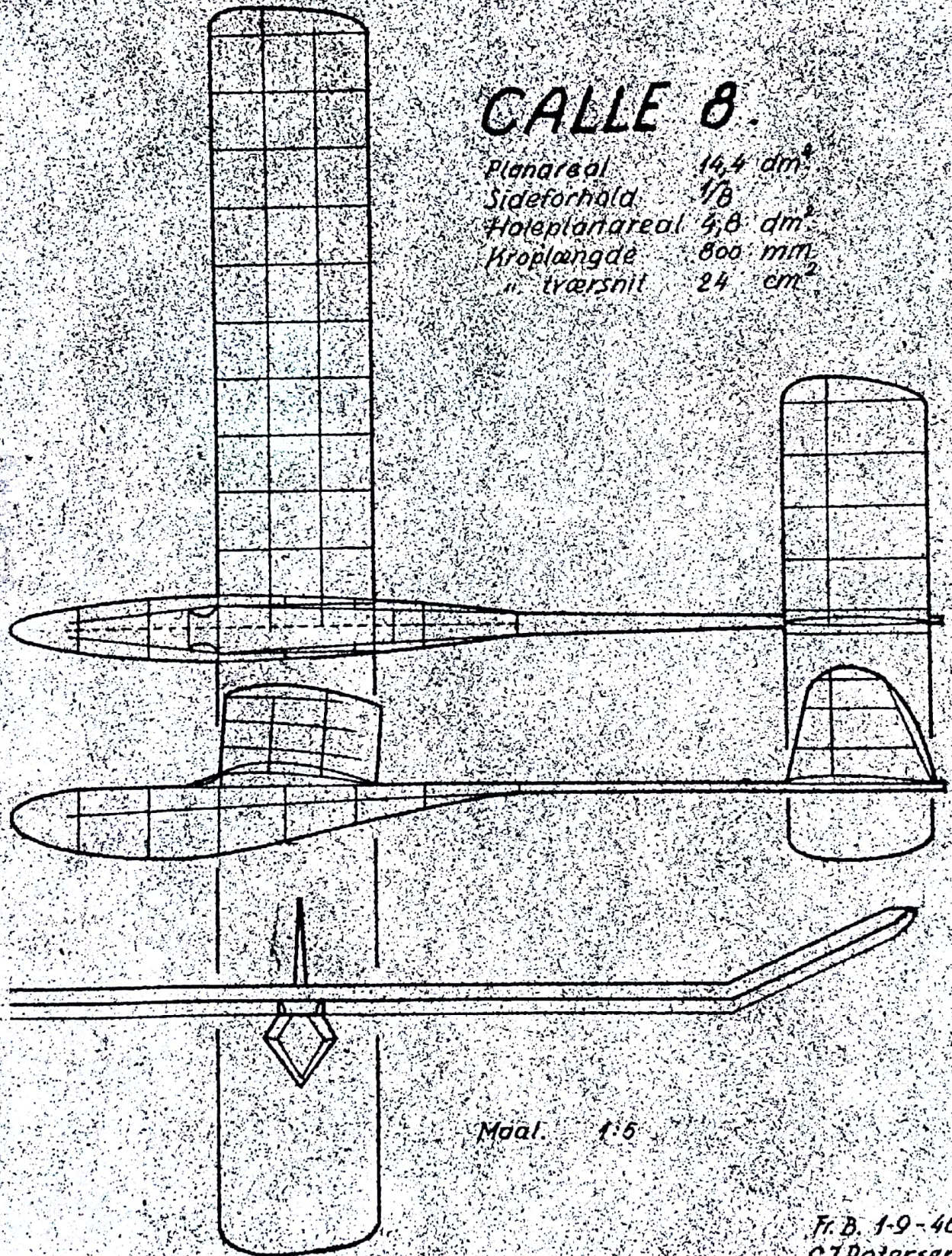
Eksempel: model med tidstal 3 flyver 27 sek.
Opnået points: 3 x 27 p = 81 p.

Calle 8 Olympia

Denne model konstruerede Calle i 1946 til den nye nordiske konkurrenceklasse A-1. Den blev udgivet som byggesæt af Levin Jensen. Min første model (red.).

CALLE 8.

Planareal $14,4 \text{ dm}^2$
Sideforhold $1/8$
Holeplanareal $4,8 \text{ dm}^2$
Kroplængde 800 mm
" tværsnit 24 cm^2



Maal 1:5

Fr. B. 1-9-46.
C.J. Petersen.