

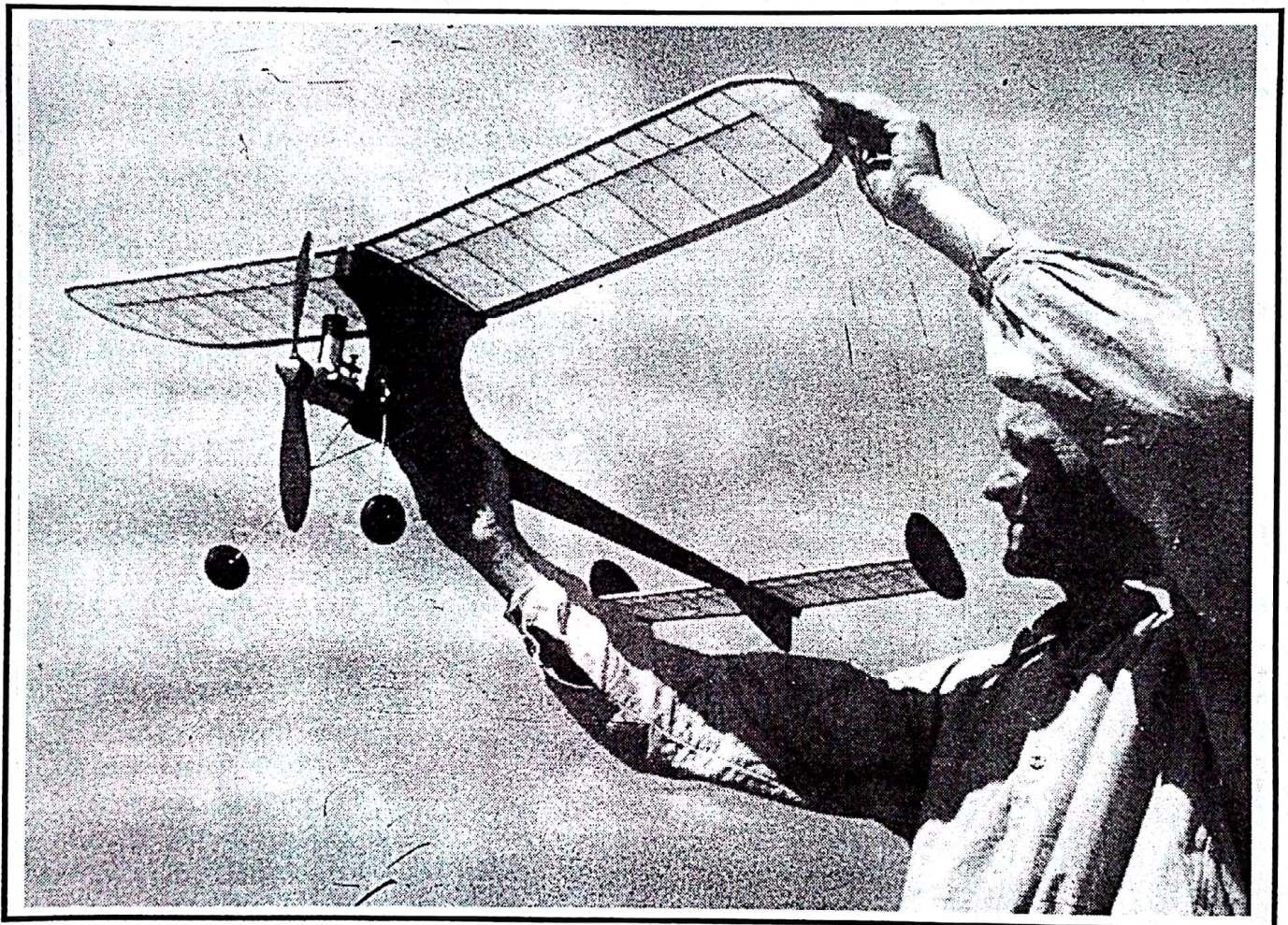
# Oldtimer Modelflyvere

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2 - 1996

SAM - 1935

5. Årgang



**Tage Hansen med sin flotte dieselmotormodel med  
Monsummotor, der i 1946 vandt KLM - pokalen for  
smukkeste byggede model på sommerlejren i Tranum.**

2-3 ark AY Calb 10

## 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

### Æresmedlemmer:

Per Weishaupt  
og  
Sven Wiel Bang

Næste nummer vil vi prøve at få ud omkring 15. november. Det er planlagt til at indeholde blandt andet :

1. De nordiske landskampe 1945-53
2. Mere om "Cirrus"
3. Brugen af det nye motorgummi med tabel over det mulige antal omdrejninger ved forskellige motortværsnit
4. Svend Greig - Dansk Modelflyveindustri, Skjern
5. OMF's historie fortsat
6. Linestyret Spitfire (tegning)

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere.

DEAD-line: 1. november

Til de næste numre er der planlagt artikler om:

1. King Peters Cup 1939
2. VM for A-2 i Trollhättan 1950
3. FJ-modellerne
4. Eliteflyverprøver
5. Linestyring
6. VM i 1955 og 1956
7. Trimming af gummimotormodeller

Kan nogen hjælpe med stof, billeder mm. vedrørende ovennævnte emner?

### Svend Greig død.

Sidst i juli måned fik vi den triste meddelelse, at skaberen af Dansk Modelflyveindustri var død. Ved stor velvilje fra arvingernes side har jeg haft lejlighed til se de efterladte ting, hvoraf en del er givet til DMV, ligesom vi købte en del byggesæt af interesse. Bl. a. af de to modeller her.

De er begge fra 1946 - tegningen af Torpedo er dateret 1948, men annoncen fra 1946?

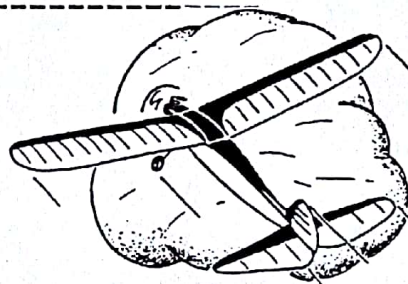
### Greigs Diesel-Flyvemodel

Modellen er konstrueret til Mikro-Diesel eller Greigs Dieselmotor. Montageskiltet for begge Motorer er vist på Tegningen.

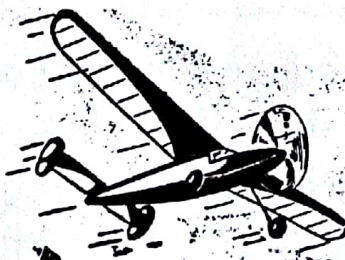
Spændvidde 90 cm.

Byggesæt med Tegning Kr. 8.85

Tegning alene . . . . . 2.85



**DANSK I I ODEFLYVE**  
ODENSE *industri*



**TORPEDO**

Spændvidde 97 cm.

Den nye Model I Verdensklasse, som nu leveres i Byggesæt med Tegning, færdige Profiler, prima Gummimotor m. v. for kun . . . . . Kr. 10.85  
Tegning alene . . . . . Kr. 1.65

## Til medlemmerne !

S A M 1935 er nu en realitet, idet vi har fået officiel bekræftelse på vores optagelse fra USA. I næste nummer af bladet vil jeg give en grundig redegørelse for, hvad det indebærer. Hvis nogen gerne vil have et "prøveeksemplar" af deres blad, kan man sende en adresseret og frankeret (5. kr.) kuvert til mig - man vil så modtage et eksemplar af bladet. Der er ikke så mange prøveeksemplarer - de, der kommer først, får dem...

RC til vore vore konkurrencer er blevet et aktuelt debattemne, idet Niels Hassing med flere har indsendt nogle forslag vedrørende dette. Forslagene desangående ses andetsteds i bladet. Til foreningens formål hører det, at vi skal skabe mulighed for at flyve med de gamle modeller og lave regler for dette. Det har vi gjort indtil nu, hvad angår fritflyvende modeller. For nogle år siden var spørgsmålet om regler for anvendelse af RC til debat på et landsmøde, hvor resultatet var, at foreningen gerne så, at de interesserede - bl. a. Oscar Vang og Harry Nielsen - udformede nogle præcise regler for, hvordan anvendelsen af RC skulle være.

Der var også en klar tilkendegivelse af, at de fritflyvende modeller og de radiostyrede nødvendigvis måtte flyve konkurrencer efter forskellige regler, og at en sammenblanding ikke måtte finde sted. Den opfattelse har bestyrelsen stadigvæk, og vi har fremsat forslag, der tydeliggør dette. De ses andetsteds i bladet.

Det er godt, at der nu igen er interesse for RC-modeller, og bestyrelsen foreslår, at de, der er interesseret i denne gren og vil flyve med disse modeller, prøver at udforme præcise regler for dette og prøve dem, så de kan behandles på næste års landsmøde.

Jeg synes, at det er vigtigt, at alle, der er interesserede i at flyve med de gamle modeller - med eller uden RC - kan gøre det i vores forening.

Mød op på landsmødet og vær med i debatten!

Bladet har meget stof til landsmødet, så artiklen om gummimotorer kommer næste gang. Den skal helst bringes som en helhed. Tabellen over antal omdrejninger kan utålmodige få en kopi af ved henvendelse til mig.

**Modelbyggere søges** - Som meddelt andetsteds har vi af Svend Greigs arvinger fået overladt en del materiale og byggesæt, der kan anvendes ved en udstilling, som foreningen kunne lave. Skjern /Egved museum er meget interesseret i en sådan udstilling og vil hjælpe med den, idet Svend Herborg /Greig er født i Skjern.

Hvis nogen kunne tænke sig at bygge til denne udstilling, kan DMV levere byggesættet og efter udstillingen beholder man selv modellen eller giver den til foreningen til ejendom. I første omgang dieselmodellen fra 1946, gummimotormodellen Torpedo, KZ VII spantbygget skalamodel, en A-1 model "Olympia", en raketmodel mm.

Skulle nogen kende en ivrig skibsmodelbygger, vil der også være byggesæt til skibsmodeller - der kan museet formentlig hjælpe med byggere.

DMV har også købt en del gamle byggesæt til præmier og måske salg. Nærmere i næste nummer. Henvendelse til undertegnede angående byggesæt til "museumsbyggeri"...

EK

## “Ægte” RC - oldtimermodeller ?

Per Weishaupt gør her i FLYV februar 1952 opmærksom på de radiostyrede modeller.

Bl. a. Eli Nielsen har gjort opmærksom på, at der kunne laves en oldtimerklasse for modeller “født” med RC i tiden før 1960 - der findes også en del udenlandske modeller før 1952...

# RADIOSTYREDE MODELLER

## er blevet populære i udlandet

**S**KAL vi ikke snart se en radiostyret flyvemodel i luften i Danmark? I udlandet er radiostyring et normalt punkt på modellflyvernes righoldige program. Amerikanerne begyndte allerede midt i trediverne og havde den første konkurrence i 1937. Men først efter krigen med den radiotekniske udvikling, denne bragte, er der sket en større udvikling. Både i USA, England og Frankrig holdes der mange konkurrencer. De første internationale konkurrencer er afholdt, og man taler nu om at indføre en VM-konkurrence.

Hvor langt er vi kommet herhjemme? Vi kan vist roligt sige: ikke ret langt. Har ingen da forsøgt? Ok jo, der er snart mange eksempler på forsøg. Fra tid til anden kan man læse i avisen herom eller høre rygter i klubberne. Men vi har endnu ikke set en radiostyret model flyve her i landet!

Allerede omkring 1940 arbejdede den kendte modellflyver *Niels Hassing*, der af profession er radiotekniker, med at konstruere og indbygge et anlæg, og det kunne da også ses på modellflyvestillingen i 1940.

Efter krigen arbejdedes der på en radiostyret model i modellflyveklubben *Ikaros* i Haslev, igen gennem en kombination af model- og radioeksperter. Modellen blev næsten færdig — men så nåede man ikke længere...

I den sidste tid har man hørt om nye forsøg, og lad os håbe, at det lykkes at opstille den første danmarksrekord i klasse A6 eller D4.

### Man må kravle, før man kan gå

De fleste forestiller sig i tankerne en ønskedrom i retning af en smart udseende motormodel, hvorpå man kan styre både højde-, side- og krængeror, regulere motoren og evt. trække understel op, kaste »bomber« etc.

Det er muligt at fremstille en sådan ønskedrom. Adskillige store flyvemaskinefabrikker betjener sig af fjernstyrede modeller og forsøgsanstalterne ligeledes. Men det er svært og dyrt.

Inden for modellflyvningen flyves der i udlandet med modeller med flere styringer, men erfaringen har vist, at det bliver alt for kompliceret og sjældent virker. Konkurrencerne bliver vundet af svæve- eller motormodeller, der kun er udstyret med en simpel siderorsstyring. En sådan model kan flyve kunstflyvning, så utroligt det end lyder. Den kan bringes til at loope og halv-rulle. Men lad være at tænke på det. Det, det først gælder om, er simpelthen at bygge en model, udruste den med radiostyring og få den til at flyve ganske enkelt *under kontrol*. Det er svært nok.

I betragtning af, hvor yderst få modellflyvere vi har, som har lært at mestre frit-flyvende gasmotormodeller og opnå antagelige resultater, så vil det klogeste utvivlsomt være — som man påtænkte det i Haslev — at bygge en radiostyret svævemodel. Før man først den til at flyve under kontrol, kan man have megen fornøjelse af den, og i termikvejr eller på skrånt kan store præstationer opnås.

Med de indvundne erfaringer kan man

så siden gå videre til en motormodel. Man må kravle, før man kan gå!

En radiostyret motormodel kræver, at man har betydelig erfaring i bygning af og flyvning med sådanne, godt kendskab til betjening af motorer og endelig kendskab til radio.

Da de færreste kombinerer godt kendskab til radio med godt kendskab til modellflyvning, vil det være klogt — som man især ser det i Frankrig — at en radiomand og en modellflyver slår sig sammen om den ret store opgave.

### Hvordan er styringen indrettet?

At give en radioteknisk forklaring på radiostyring i FLYV vil være temmelig omstændigt, da kun enkelte vil kunne forstå den. Desuden har undertegnede ikke spor forstand på radio. Det behøver en modellflyver der vil dyrke radiostyring, heller ikke have, selv om det naturligvis vil være en fordel. Skal man give sig af med det, må man sætte sig en lille smule ind i det. Men man behøver ikke vide mere om radio, end man f. eks. behøver at vide om motorer for at flyve med motormodeller.

Naturligvis kan en radiokyndig selv bygge det nødvendige udstyr. Måske vil man være nødt til at gå den vej. Men i England og USA kan man købe færdige radiosæt til modelbrug. Priserne ligger omkring 300-500 kr. for de enklere, men fuldt anvendelige sæt. Under de nuværende forhold vil det formodentlig være svært at få importtilladelse til sådanne sæt, men at domme efter det antal engelske og amerikanske motorer, der findes her i landet, så har modellflyverne så mange onkler i England og USA, at man måske også kunne formå nogle af dem til at forære sig et sæt.

Et sådant sæt består af en sender, der befinder sig på jorden, og som har en kontakt, man kan bevæge og dermed udsende et radiosignal til modellen. Endvidere består det af en modtager, der indbygges i modellen, og som naturligvis skal være så let som mulig. De i handelen værende sæt vejer 300 til 500 gram. De udslag, man ved at sende fra jorden kan fremkalde på modtageren, er ikke kraftige nok til direkte at kunne bevæge en rorflade.

Derfor må man yderligere have en hjælpemekanisme. Denne drives som regel af en gummimotor. Impulsen fra modtageren udløser hjælpemekanismen, hvis gummimotor lader den foretage en bevægelse indtil et stop. Ved at indrette mekanismen på passende måde kan man f. eks. få roret til skiftevis at stille sig 1) neutralt, 2) til højre, 3) neutralt, 4) til venstre, og således kan man fortsætte i denne rækkefølge. Man skal bare hele tiden huske, hvor langt man er kommet, og det er sværere, end man skulle tro. Teoretisk kan man også koble højderor ind, men det er både upraktisk og unødvendigt.

### Hvordan skal modellen være?

Man kan ikke med held tage en tilfældig model og putte radioudstyr i den og så forventer, at den vil vise sig velegnet. Modellen må være konstrueret til opgaven.

Radioudstyret må kunne indbygges på

praktisk og forsvarlig måde, og modellen må kunne tåle denne belastning, ikke blot i normal flyvning, men også ved hårde landinger.

Modellen må være godt stabil, og den første model skal man lade være ret langsom flyvende — planbelastningen skal ikke være for stor. En sådan model vil almindeligvis blive ret stor.

For viderekomne er tendensen de sidste par år gået i retning af mindre modeller med større flyvehastighed, fordi de ellers kun kan bruges i roligt vejr. Skal de kunne manøvreres over en plads uden at drives bort af vinden, skal de flyve hurtigt nok til at overvinde en god modvind. Ellers flyver de hurtigt uden for senderens rækkevidde, som sjældent er meget over en kilometer.

### Flyvning

Inden starten bør alting kontrolleres nøjr efter, og man må i passende afstand prøve med senderen at betjene rorcne. Modellen bør naturligvis først være indføjlet uden radio, evt. med belastning af tilsvarende vægt og anbragt på tilsvarende steder.

Der næst må man forsigtigt lære sig at styre modellen. Det er ikke så simpelt, som man tror. Man reagerer nemlig temmeligt langsomt. Når man cykler eller selv flyver en maskine, føler man omgående, hvad der sker, og kan reagere meget hurtigt. Men her skal man først lære at iagttage på afstand, hvilken bevægelse modellen foretager, og derpå foretage sig noget passende. Det tager tid.

Men efterhånden kan man lære sig at foretage simple manøvrer i luften samt at bringe modellen ind til en mållanding. Konkurrencerne går gerne ud på at foretage visse manøvrer og derpå mållande. Når man er blevet meget dygtig, kan man lave kunstflyvning med motormodeller. Når man giver sideror, begynder modellen først at dreje. Men efterhånden som den krænger mere og mere, bevirker rorudslaget, at den går over i et spiraldyk og øger farten. Giver man så modsat ror, vil den rette sig ud og kan omsætte overskudsfarten i et loop.

### Hvem flyver først radiostyring herhjemme?

Når man vil give sig af med radiostyring, skal man ikke begynde på bar bund, men studere de udenlandske erfaringer. Der findes masser af litteratur, især på engelsk. KDA's bibliotek har en del om emnet.

Man skal så — hvis man ikke selv er radiomand — alliere sig med en sådan og dele arbejdet. Iøvrigt må man slet ikke uden videre flyve med en radiostyret model, men skal have licens hertil. I England og USA findes der frie bølgelængder, som må anvendes til formålet, og noget lignende kan man forhåbentlig opnå herhjemme. Men det kræver, at man bliver klar over, hvad man ønsker. Vi har tidligere opfordret interesserede til at sætte sig i forbindelse med *Kaj Vendelbo Nielsen*, St. Højbrøndstræde 4A, Roskilde (tlf. 2989), for at vi kan få samlet radiointeresserede modellflyvere herhjemme og træffe de nødvendige organisationsmæssige forholdsregler, og vi gentager hermed opfordringen.

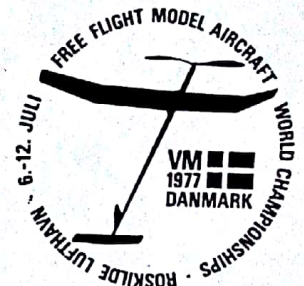
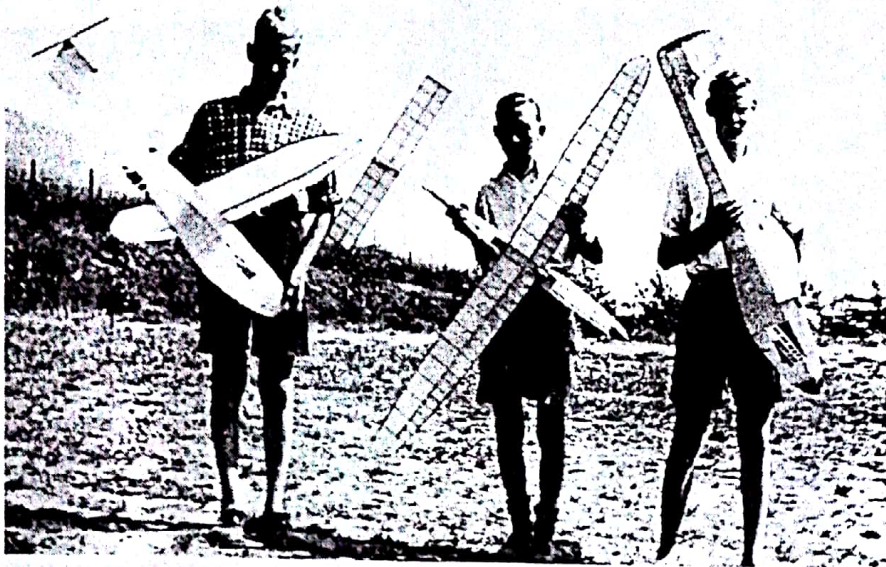
P. W.

### DM-Indendørs

Danmarksmeesterskabet for indendørs gummimotormodeller afholdes søndag den 2. marts i Odense. Tilmeldelse må være KDA i hænde senest 11. februar.

## A-2 klassens indførelse

I et hefte, som uddeltes til deltagerne ved VM i 1977 i Tune ved Roskilde, fortæller PW selv om A-2 klassens tilblivelse - samt meget andet fra dansk modelflyvnings historie.



Svævemodeller fra 1941  
— billedet er fra modelflyvesommerlejren  
i Djursland.

## Sådan begyndte VM med fritflyvende modeller .....

Per Weishaupt, generalsekretær for Kongelig Dansk Aeroklub og redaktør af »Flyv«, var en af dansk modelflyvnings store pionerer.

Her fortæller han om de første verdensmesterskaber og om den danske idé: Svæve-modelklassen.

Mens VM'erne med fritflyvende modeller først fik officiel VM-status af FAI fra og med 1951, begyndte de faktisk allerede i 1928 og er således (ligesom »Flyv«) i deres 50. år.

Men i årene før den 2. verdenskrig var der stort set kun tale om internationale konkurrencer med gummimotormodeller, der begyndte med Wakefield-konkurrencerne i 1928.

Lord Wakefield of Hythe, der allerede havde støttet modelflyvesporten så langt tilbage som i 1911, udsatte i 1928 den berømte Wakefield-pokal, som den dag i dag er præmien for den individuelle vinder med gummimotormodeller.

Der blev fløjet om denne hvert år til og med 1939, hvor krigen afbrød rækken. Det var mest et engelsk-amerikansk fænomen, indtil en franskmand vandt i 1937, hvorfor 1938-konkurrencen fandt sted i Frankrig.

Da disse konkurrencer blev genoptaget i 1948, var det i USA med engelsk vinder; men da 1949-konkurrencen så fandt sted i England, fik den for alvor international karakter med 19 deltagende lande.

Mens man f.eks. i Tyskland og Danmark i stor udstrækning brugte svævemodeller i 30'erne, var der ikke mange internationale konkurrencer og intet i stil med Wakefield-konkurrencen. I 1939 fandt der i England en konkurrence sted for svævemodeller om den jugoslaviske kong Peter's pokal med deltagelse af 8 nationer, deriblandt Danmark med to deltagere.

Under krigen udviklede modelflyvningen sig mest i lande som Schweiz, Sverige og Danmark, og trods besættelsens afspærring var der nær skriftlig kontakt direkte og i tidsskrifter mellem Danmark og Sverige, ikke mindst med henblik på et ud-

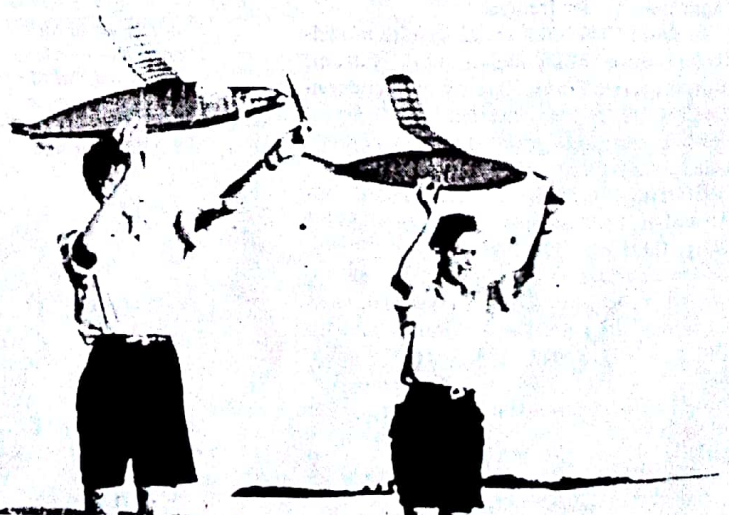
videt nordisk samarbejde efter krigen.

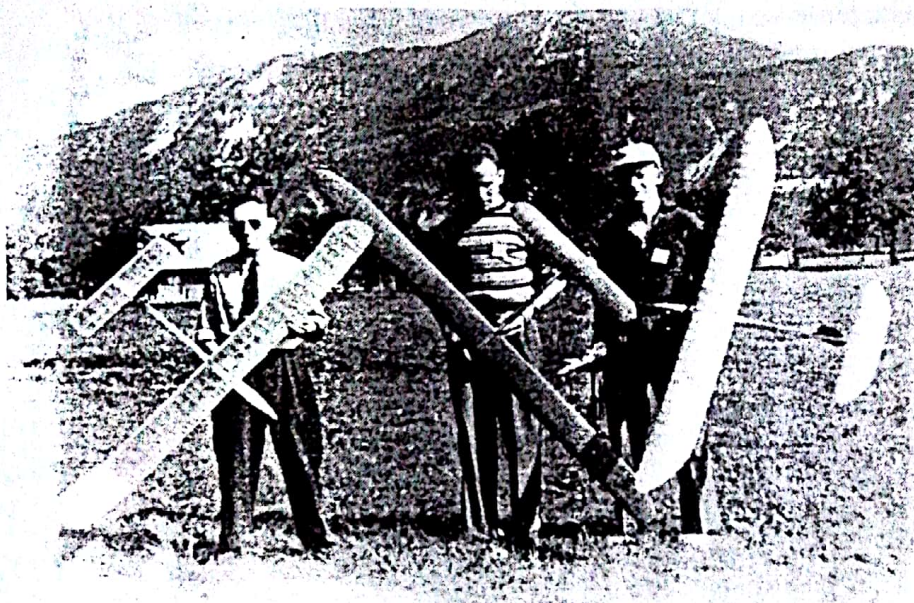
Det var Per Weishaupt, der i det svenske blad »Modellteknik« i marts 1945 fremsatte tanken om en international standardklasse for svævemodeller (»En Wakefield-Segelmodell« hed artiklen). Mens der ved King Peter's Cup var fløjet med meget store svævemodeller, gik forslaget ud på en lettere transportabel størrelse, f.eks. med det dobbelte vingereale af wakefield-modellerne, hvilket endnu skulle kunne give rimelige præstationer.

## A2-klassen oprettes

Straks efter krigens ophør tog man fat på det nordiske samarbejde, og samtidig med en modelflyvekonkurrence i Stockholm fandt der en konference sted mellem Dan-

To wakefield-modeller fra 1941 — de er inspireret af amerikaneren Dick Korda's 1939-vinder.





Til venstre det danske hold fra VM 1951<sup>2</sup> der blev uofficielle verdensmestre. Herunder ses Hans Hansen under VM-53, som han vandt.



mark, Finland og Sverige (K. Flensted-Jensen, L. Poppius, P. Virkki, G. Dérantz og Y. Norrvi), hvor man udarbejdede et systemiseret klassesystem for de fritflyvende modeller (de andre fandtes stort set ikke på dette tidspunkt).

Heriblandt var »en nordisk regelmodel à la Weishaupt« med en størrelse som den foreslåede.

Regelsættet blev afpudset ved endnu en konference i Stockholm i oktober og en i Oslo i december, så systemet blev sat i kraft fra og med 1946, og fra og med dette år blev nordiske mesterskaber med svæve-modeller fløjet med A2-modellerne, som de kom til at hedde i systemet.

Reglerne baserede også resultaterne på tre flyvninger med en maksimumstid, oprindelig 6 minutter.

Endnu da Danmark i 1947 deltog i en af de første efterkrigs konkurrencer i Svejs, afhang resultaterne af maximale termikflyvninger (2 bedste af 3 flyvninger).

Der blev imidlertid fra nordisk side i et godt samarbejde arbejdet energisk på at få den internationale modelflyvekomité i FAI til at acceptere det nordiske klassesystem og specielt A2-klassen, og ved møder og ved talrige artikler i den internationale fagpresse gik det fremad.

Endnu i 1949 holdt tre så kendte modelflyvere som hollænderen van Hattum, amerikaneren Frank Zaic og englænderen Gosling på, at den internationale svæve-modelklasse skulle være modeller af dobbelt så stort planareal som A2'eren.

Efter at Weishaupt i »Aeromodeller« i december 1949 havde argumenteret imod dette, faldt van Hattum i februar-nummeret fra de andre og støttede A2-klassen, og da den svenske aeroklub i forbindelse med sit 50-års-jubilæum havde gennemført den første internationale konkurrence i A2-klassen i Trollhättan med 7 deltagende nationer om »The Swedish Glider Cup«, var klassen slået fast.

Fra og med 1951 fik både wakefield-konkurrencen og A2-konkurrencen status som officielt VM, og en tilsvarende standardklasse for gasmotormodeller blev snart også taget i brug. Der blev fløjet tre starter, hver med en max.-tid på 5 min.

I begyndelsen var det endnu kun individuelle konkurrencer, mens de nordiske mesterskaber havde haft hovedvægten lagt på holdresultatet. Fra og med 1953 havde VM'erne dog også nationsplacering.

Ved denne lejlighed vandt Danmark, hvis hold allerede i 1951 uofficielt havde vundet, det første holdmesterskab, foruden at Hans Hansen vandt individuelt. Holdet bestod foruden Hans af Børge Hansen og Fritz Neumann. Danmark var derfor vært for VM i A2-klassen året efter, 1954. I Odense anvendte man for første gang en ny regel, der betød, at man fløj fem starter med maksimumstiden 3 min.

I nogle år var der VM i alle tre klasser hvert år, idet to af dem somme tider blev afholdt samtidig.

I 1955 prøvede man for første gang at køre alle tre klasser samme sted, men fandt at det var for voldsomt et arrangement.

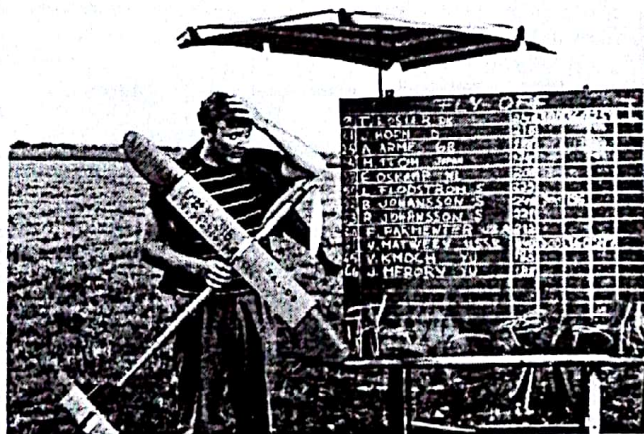
— Det var hårdt!  
Thomas Køster efter  
sejren ved VM 65  
— den mest  
dramatiske afslutning  
hidtil på et VM.

Fra 1957-1960 forsøgte man sig med et afvekslende hvert-andet-års arrangement; men fra og med 1961 er alle tre klasser fløjet samtidig hvert andet år.

Danmark vandt i 1965 VM med gummitotormodeller individuelt ved Thomas Køster og i 1971 for hold med Kjeld Kongsberg, Chr. Schwartzbach og Erik Nienstædt, men herudover har der været adskillige andre pæne præstationer.

Af de 32 gange, der har været fløjet om Wakefield-pokalen, har Danmark været med 16 gange. Vi har deltaget samtlige 17 gange hidtil med svæve-modeller og 12 gange af de 17 med gasmotormodeller.

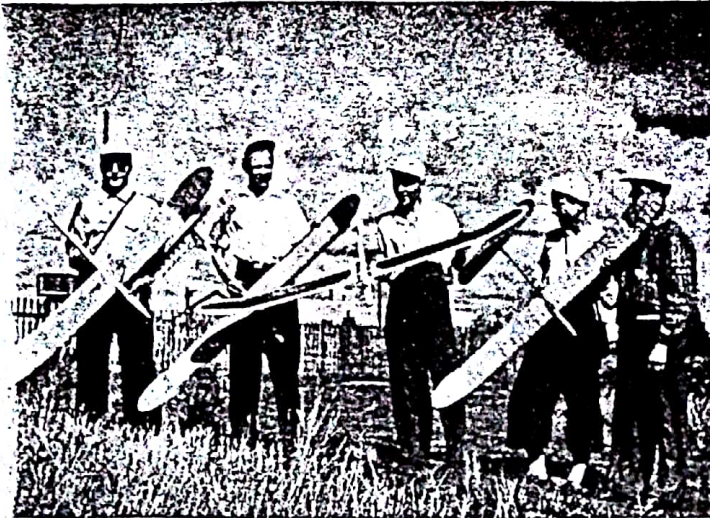
Alene fritflyvningsfolkene kan således se tilbage på en international flyvesports-virksomhed, der ligger væsentligt over de andre danske flyvesportsgrene. Hertil kommer linestyings- og radiostyringsflyverne, som efterhånden også har fået deres VM'er, og hvor der også kan noteres god aktivitet.



## Første nordiske landskamp med A-2 modeller

I sidste nummer fortalte Harald Orwin fra Norge om denne landskamp. Denne gang er det Per Weishaupt i FLYV fra september 1946, der beretter.

Vort kartotek har tegninger til mange af de deltagende modeller, hvis det skulle være?



Det finske Hold:  
T. Silmunen, L. Santala, R. Kauhanen, Lars Morelius og Olavi Lucenius.



Det norske Hold:  
I. Helret, F. Wahliquist, P. Hoff og Harald Orwin.

### Den nordiske Landskamp i Modelflyvning

afholdtes Lørdag den 17. August om Aftenen i Bjørneborg, Finland. Naar man havde valgt Aftenen, skyldtes det Ønsket om at undgaa Termikkens Tilfeldigheder. Det lykkedes, omend Aftenemikkens svage Faldvinde over Pladsen mindskede Tiderne i 1. Periode for alle.

Efter Svenskerne overlegne Sejr i Stockholm sidste Aar havde Finland og Danmark gjort sig store Anstrengelser og opnaaede ogsaa langt bedre Resultater. Det finske Hold, der var helt nyt, blev udtaget først i Sommerlejren, dernæst i en speciel Træningssejr for de 10 bedste. Det danske Hold udtoges efter Ansøgninger paa Grundlag af nøje Granskning af tidligere Resultater samt efter en speciel Konkurrence.

Sverige tøvede forbausende længe med at opstille et Hold og udtog det paa mere tilfældig Maade; men man var dog klar over, at det var et meget stærkt Hold. »Bananen« var den eneste, der var med sidste Aar. Han blev isvrigt kun Nr. 3. Rigskonkurrencens Vinder, Friberg fra Trelleborg, fløj fint, men i sidste Spurt skruede hans kortnæsed Model sig ned paa 41 Sek. Særgurd Isacson, der opholdt sig i Finland som Instruktør, fløj med sin nye interessante »Scout«, som han paaastaar kun synke 0,33 m/sek. Han blev individuel Nr. 2 med 3,08,7, mens Gunnar Persson, som vi kender fra Sommerlejren i Tranum, blev Nr. 1 med Aftenens bedste Flyvning paa 4,04,5 og bedste Gennemsnit paa 3,23,9. Sveriges Sejr var dermed sikker.

Det danske Hold: Carl Johan Petersen, Aage Hæst-Aaris, Per Weishaupt, Mogens Erdrup og Kjeld Enevold Nielsen.

Den finske Mester Santala havde Wirebrud i 1. Start og fik kun 29 Sek. Bedst var T. Silmunen med 2,58,0. De finske Tider var meget jævne, og derved fik de »Hævn« over Danmark med nogle faa for-tjente Sekunder.

Ligesom Finerne opnaaede Danskerne langt bedre Resultater end sidste Aar. Modellerne var betydeligt ændrede — Diamondkropp og »Vaskebræt« planer dominerede. V-Form og Ører mindre end tidligere. Høst-Aaris, hvis Modeller er beregnet paa daarligt dansk Vejr, begyndte daarligt med godt 1½ Min., men endte med 2¾. Kjeld Enevold Nielsen, der siden har taget Mestertitlen fra Høst, og som var eneste »overlevende« fra sidste Aars Hold, havde mistet sin bedste Model under en 15 m Trimstart om Eftermiddagen. Hans 1. Reservemodel (alle havde to eller tre Modeller med) var ikke veltrimmet, saa han fløj daarligere og daarligere. Denne Uregelmæssighed kostede os Andenpladsen.

»Calle« fløj fint — 2,54 i Gennemsnit, mens Erdrup laa i Toppen med 3,04,8 i Gennemsnit og Nr. 3 i den individuelle Konkurrence. Hans bedste Flyvning var paa 3,30. Næsten alle de danske Modeller var nye, da en Masse var fløjet bort i Sommerens Løb. Samtlige Starter var perfekte.

De debuterende Nordmænd havde man ikke stillet saa store Forventninger til. De mangede bl. a. Reservemodeller. Et Uheld med en Model, der blev havareret af en Tavle, gjorde ikke Sagen bedre. Lederen Harald Orwin, en gammel Wakefieldrotte, var bedst med 1,58,6.

Konkurrencelederen Lennart Poppius gennemførte Landskampen præcist og friktionsløst. Samtidig med, at han dirigerede Landskampdeltagerne paa Svensk gennem

Højtaleranlægget, fortalte han paa Finsk Tilskuerne, hvad der foregik. Paa en stor sort Tavle kunde man følge Slagets Gang. Carl Stude og Aarne Ellilä foretog Udregningerne. Spændingsmomentet formindskedes noget af den nordiske Holdregel, der lader den daarligste af de fire udgaa af Holdresultatet, thi man ved som Regel først efter sidste Start, hvem der bliver den »ulykkelige«.

Efter 1. Periode havde vi endnu ikke mistet Haabet om en Sejr, men saa gik Svenskerne yderligere fremad, mens ogsaa Finerne, der var daarligere i 1. Periode end Danskerne, kom med, saaledes at der trods stadigt forbedrede danske Resultater intet var at gøre.

Der var meget lidt at kritisere ved Arrangementet — men Lejlighed til at trimme ordentligt Fredag Aften havde været godt — det var alt for risikabelt i Lørdagens Termik! Endvidere var Snorkontrollen ikke fuldendt, omend bedre end sidste Aar. Man maa forlanges, at alle Snore kan laases, og at det sker paa nøjagtigt 100 m — i hver Start.

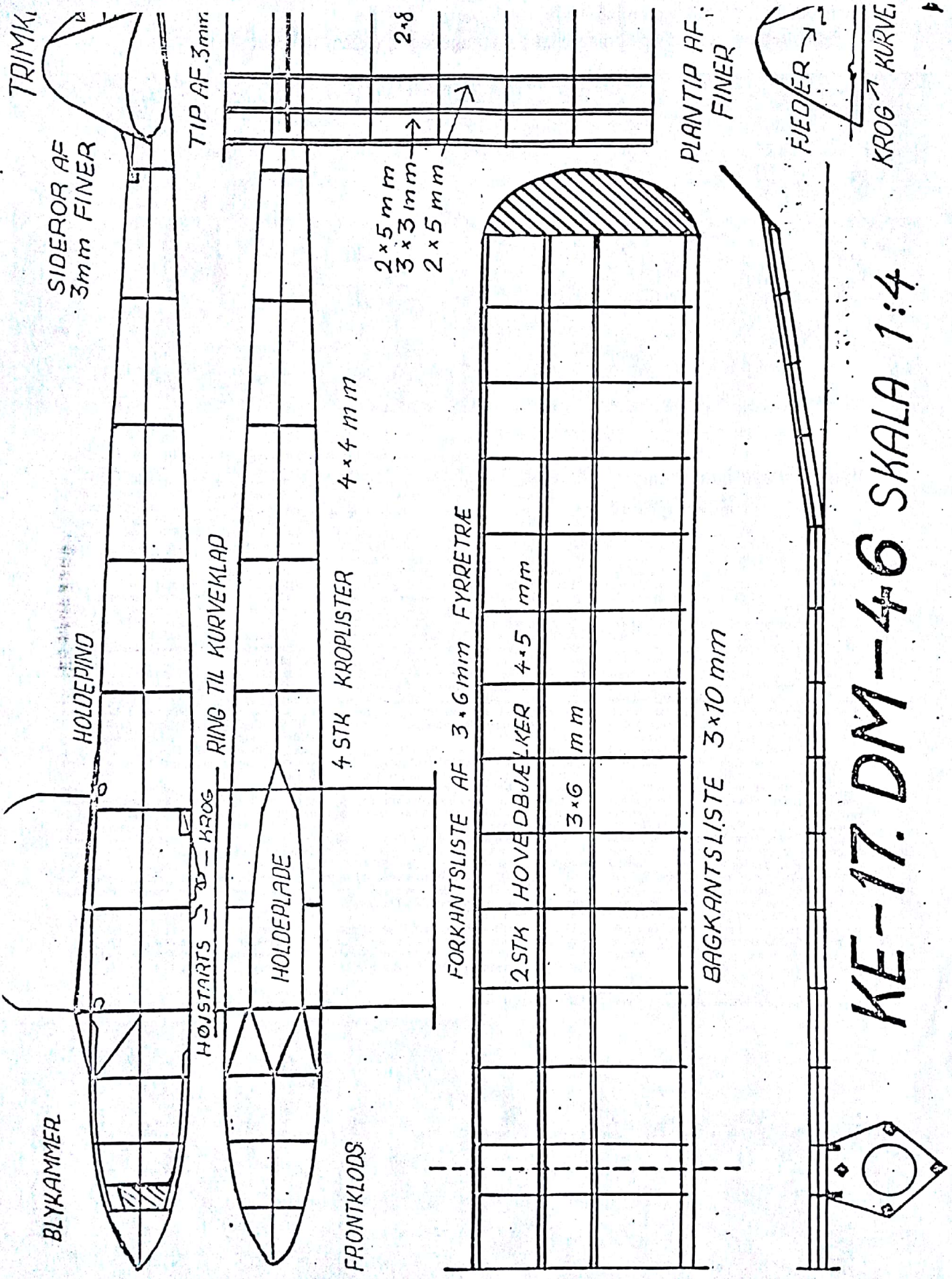
Herefter følger Resultaterne for i Aar samt for sidste Aar, men omregnet efter nuværende Holdregel. Som man ser, vilde Finerne efter denne Regel ogsaa være blevet Nr. 2 sidste Aar, men da deres fjerde Mand var daarligere end vores, blev de dengang kun Nr. 3. En Undersøgelse viser, at Placeringen efter den gamle Regel vilde blive den samme i Aar, som den blev efter den nye.

	1946	1945
Sverige	3,01,7	3,10,2
Finland	2,47,8	1,50,4
Danmark	2,44,0	1,46,9
Norge	1,38,2	—

Det sejrende svenske Hold: Gunnar Persson, Sigurd Isacson, Lennart Friberg, Rune Andersson og G. H. Déranz.



Modellen er oplagt at bygge til A-2 konkurrencen om "Per Weishaupt Nordic Glider Cup" i 1997. Desværre mangler s. 25 med noget af vejledningen.



KE-17. DM-46 SKALA 1:4



Grim Randsted fra Norge har sendt denne meget aktuelle tegning fra "Teknik for alle" 1946.

# Bygg seilflymodellen som vant Danmarksmesterskapet

AV KJELL ENEVOLD

Modellen K-E. 17-DM-46 er bygd i august 1946. Den vant Danmarksmesterskapet for seilflymodeller samme år med en gjennomsnittstid på 4 minutter. Senere har den vunnet en del lokale stevner. Videre har den, som en av de første danske modeller, bestått de nye nordiske elitetider. Jeg har prøvd modellen i stille vær og på flatmark, og ved å gå ut forskjellige kvelder og høystarte modellen med snorlengder opp til 50 meter, har jeg tilnærmelsesvis kunnet beregne synkehastigheten til å være om lag 0,30 meter/sek.

Før jeg går over til byggeveiledningen vil jeg fraråde nybegynnere å bygge modellen.

## Byggeveiledning.

### Vingen.

Hele tegningen er utført i målestokk 1:4. Profilene er laget av finér av om

lag  $1\frac{1}{2}$  mm tykkelse. Den absolutt beste og letteste måte å framstille profilene på er følgende:

På en kloss av furu tegner en opp profilet slik at åreflatene blir parallelle med flaten profilet er tegnet opp på. Deretter sager en ut profilet ved hjelp av en bandsag, så en får en kloss med hakk til listene i profilets form. (Hvis en ikke har brukt bandsag før, er det best å la en fagmann utføre dette arbeidet). En flekker så klossen opp i stykker på 1,5 mm tykkelse og får således profilene absolutt like.

Listene knekker en i V-form ved

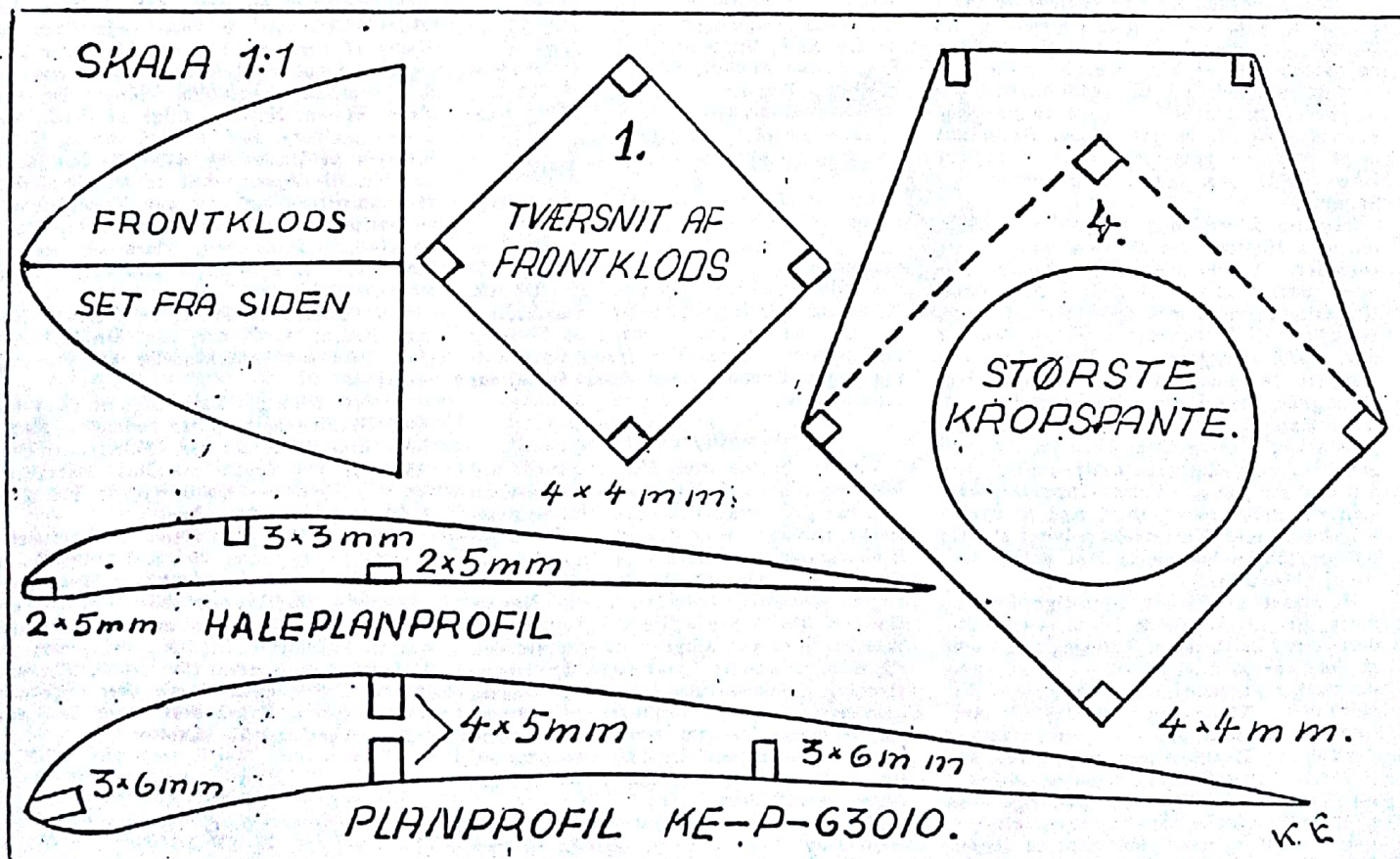
hjelp av skrånitt og vikler deretter på sterk tråd. En må endelig huske på å spisse bakkantlisten til i profilets form, da dette er meget viktig for vingens aerodynamiske utforming. Ved sammensettingen av vingen er det ikke nødvendig å tegne denne opp i full størrelse. En kan bare tegne opp en linje og sette av profilene og deres innbyrdes avstand (6 cm) på papiret. En setter deretter vingen sammen på et absolutt plant bord eller plate. Ving og høyderor må være parallelle på enhver modell hvis den skal kunne høystarte. Vingtuppene bør lages av ekstra sterkt materiale, da de ofte utsettes for ganske voldsomme støt. Til slutt kler en vingen (helst med stoff) og doper den på bordet eller platen.

### Kroppen.

Kroppen er en del vanskeligere å bygge, idet det blir nødvendig å tegne

Forts. side 25.

←  
På denne og neste side bringer vi den danske modellflyger, Kjell Enevolds egne tegninger til modellen. Han garanterer godt resultat hvis en følger hans anvisninger og tegninger nøyaktig.



## Sommerlejr for 50 år siden

For mange modellflyvere har sommerlejrene været noget, man mindes med glæde - og som man kan fortælle mange gode historier fra. Ved et oldtimer SM for nogle år siden fortalte en af de svenske deltagere i denne lejr, Lars Andersson, om den morskab, man havde af at lukke en ged ind i lejrchefens (PW) telt om natten... Læg mærke til, at de nye nordiske klasser er indført!

# Modelflyvernes 5. Landssommerlejr

Dansk Modelflyver Unions Instruktør, Ingeniør Per Weishaupt, fortæller om den 5. Landssommerlejr

FR den 8. til den 13. Juli afholdt DANSK MODELFLYVER UNION for 5. Gang Sommerlejr, denne Gang i Tranum, der ligger ca. 35 km V. f. Aalborg. Trods det kort Varsel, fordi det havde været svært at skaffe Terræn, mødte 25 Modelflyvere fra Nordjylland, mens Sydjylland syntes, Turen var for lang. Derimod havde 13 Fynboer og 5 fra Sjælland overvundet Afstanden, ligesom Lejren havde 3 svenske Gæster, hvormed man intet hørte fra de indbudte Nordmænd og Finner.

Lejrchefen, Unionens Instruktør Per Weishaupt, ankom om Søndagen sammen med sin »Adjutant«, Chr. Jochumsen, fra Aabybro, der havde gjort et udmærket lokalt Forarbejde, og om Aftenen og Natten kom de første Deltagere, mens den store Tilstrømning fandt Sted i Løbet af Mandagen, hvor ogsaa de store Transportkasser blev kørt ud fra Brovst Station. Om Eftermiddagen blev Lejren officielt aabnet og om Aftenen fandt Byggekonkurrencen Sted.

Nr. 1 blev Tage Hansen, Nyborg, der dermed vandt KLM-Pokalen, mens Poul Chr. Andersen, Aalborg, og Jens Jørgensen, Søby, blev Nr. 2 og 3 og vandt Byggesæt fra Modelflyvefirmaet Truedsson i Malmø — medbragt af de svenske Deltagere.

### Konkurrencerne i Højstart.

Tirsdag Formiddag blev Terræn'et taget i Ojesyn, Nord for Tranum begynde en fin Skrænt, der gaar 10 Vest paa til Svinkløv, og foran denne er der 4 km fint fladt Højstartsterræn helt ud til Vesterhavet. Det blæste stækt fra NV, saa de første Konkurrencer maatte lægges ud nær Havet paa nogle store Lyngarealer, for at Modellerne ikke skulde gaa ind i Plantagerne bag Skrænten.

Tirsdag Eftermiddag afgjordes Konkurrencen i Højstart for de store A 3 Svæve-modeller. Vinder blev Tage Hansen, Nyborg, med 1 Min 32,5 Sek. i Gennemsnit (Præmie: Flyvetur med Sportsflyveklubben), fulgt af Klubkammeraten P. O. Wagner med 0,58,5 (Byggesæt) og Egon Andersen, Aabybro (Abonnement paa Nordiska Flygtidningen). Tage Hansen laa hermed i Spidsen i Kampen om bedste individuelle Lejrpræstation, hvor ogsaa Køkkentjeneste m.m. giver Points. Deltagerne hjalp nemlig efter Tur med Rengøring i Forsamlingshuset, hvor man var indkvarteret, samt med at hjælpe Køgekonen med Kartoffelskræling etc. Og Nyborgklubben laa ogsaa fint m.H.t. bedste Klubresultat.

Nedsaaet af de ret ugunstige Resultater p. Gr. af for stærk Blæst, opgav Modelflyverne at flyve om Aftenen, men næste Morgen var de friske igen — ogsaa de talrige »Invalider« fra Aftenens Fodboldkamp. Vinden var imidlertid langt stærkere, da man om Fm. gennemførte 1. Periode af Konkurrencen for mellemstore Svævemodeller A2. Her debuterede de svenske Gæster, af hvilke den 14-aarige Gunnar Persson lagde sig i Spidsen efter en imponerende Højstart, tæt fulgt af Mogens Erdrup fra Odense. Deres Modeller forsvandt i Plantagen 2,5 km fra Startstedet

efter lige over 100 Sek. Flyvning, hvilket giver en Idé om Vindstyrken.

I 2. Periode: om Em. placerede Nyborgmanden K. O. Jensen sig i Spidsen med en 5,5 Min. Termikflyvning. Vinden var taget en Del af og gjorde det yderligere til sidste Periode om Aftenen. Her udgik K. O. Jensen imidlertid, saa hans Gennemsnit kun placerede ham paa 2. Pladsen, mens Persson med 2,17,0 erobrede Førstepremien, en Flyvetur med Sylvest Jensen Luftfoto. K. O. Jensen fik sig dog ogsaa en Tur med Sportsflyveklubben, mens Nr. 3, Børge Jørgensen, Kbhvn., (1,15,0) fik 1 kg. Dope fra Asp. Nr. 4 og 5, Mogens Erdrup fra Odense, og Bent Josephsen fra Skive, fik henholdsvis Aarsabonnement paa NFT og en Bogpræmie fra FLYV.

### Al Modellerne prøver Kræfter.

Samme Aften begyndte man at flyve med de smaa A1 Modeller i to Perioder lige til Kl. 22,30. 1. Periode førte Kjell-Ake Andersson med Persson i Hælene, mens Jens Jørgensen fra Søby havde bedst Resultat i 2. Periode, tæt fulgt af Persson, Torsdag Fm., da sidste Periode blev fløjet, var der svag SØ-Vind med stærk Termik. Flere Modeller fløj bort under Trimming i Retning af Havet ved Svinkløv, mens tre fik noteret Maksimaltid 6 Min. i Perioden. Resultatet blev et af de bedste, der her i Landet er opnaaet i A 1:

1. Jens Jørgensen, Søby, 3,12,6 (Stopur fra Aalb. Stiftstidende).
2. Gunnar Persson, Sverige 2,39,9 (Tegnebog, samt Bog fra Branner).
3. Jørgen Jacobsen, Kbhvn., 2,38,2 (Flyvetur m. Sportsflyveklubben).
4. Svend Pedersen, Silkeborg, 2,18,7 (Aarsabonnement paa NFT).
5. Jørn Michaelsen, Odense, 1,27,8 (Byggesæt fra Truedsson).

Om Middagen afgjordes Gasmotormodelkonkurrencen, hvor Tage Hansen ikke kunde faa Motoren til at stande inden de 30 Sek. Kjell-Ake Andersson blev Nr. 1 med 1,13,9 i Gennemsnit og vandt dermed en Flyvetur med Sylvest Jensen. For første Gang deltog ingen Gummimotormodeller i Lejrens Konkurrencer.

### Skræntflyvningerne.

Vinden drejede over NØ langsomt mod Nord og tilbage til NV, saaledes at der om Em. var god Skræntvind, som blev benyttet til at gennemføre de tre Skræntflyvningskonkurrencer, der alle tre vandtes af Svenskerne til Trods for, at de aldrig havde fløjet Skræntflyvning. Det havde Størstedelen af Danskerne heller ikke, og da der ikke havde været Lejlighed til at prøve det, fik Konkurrencerne Karakter af Trimmingsflyvning — først udenfor Konkurrencen opnaaedes de pæne Resultater. Yderligere fløj man nær Tranum, hvor Skrænten kun har halv Højde, saa den blev slet ikke udnyttet. Mats af Modeller endte i Plantagen bagved. Resultater:

A1: Gunnar Persson 0,48,3 (Dope fra Asp), Aage Tage Hansen, Nyborg (Byggesæt fra Truedsson) 0,46,2, Lars Andersson Sverige, 0,44,1 (Bog fra Branner).

A 2: Persson 0,58,0 (Brevvægt fra Luftsport), Erdrup, OM-F, 0,51,3 (Bog fra FLYV), P. W. Franzen, Randers, 0,49,9 (Byggesæt).

A 3: Kjell-Ake Andersson 1,11,6 (Dope), Henning Krogh, Progress, 0,50,8 (Bog fra FLYV), Kaj O. Jensen, Nyborg, 0,45,0 (Bog fra Hasselbalch).

I Forbindelse hermed blev der fløjet en lille uofficiel Skrænt-Landskamp, som med mindre end 2 Sekunder blev rundet af Danmark, der repræsenteredes af Erdrup og Kaj Ove Jensen, der vandt DKDAS's Broncebægre, mens Svenskerne fik hver en »Modelflyvesport« fra Hasselbalch til Erintring.

### Det kniber med Teorien.

Dermed var Flyvekonkurrencerne afviklet i god Tid, men ogsaa i det gode Vejr om Fredagen blev der fløjet, bl. a. 6 A- og 4 B-Diplomer, der ogsaa gav gode Points. Endvidere var der Teorikonkurrencen, hvis daarlige Resultater forklarer de daarligere Flyveresultater i de senere Aar her i Landet. De nye Modelflyvere trænger stærkt til Instruktion. Resultatet blev: Nr. 1 Poul Chr. Andersen, Aalborg (Tur m. Sylvest Jensen), Nr. 2 Kurt Rechnagel, Haslev (Bog fra Branner), Nr. 3 E. Krarup Leth, Aarhus (Bog fra FLYV).

Om Aftenen blev Teoprøvens Spørgsmaal grundigt gennemgaaet. Efter det fælles Kaffebord uddelte Lejrchefen et Bjerg af Præmier. Persson fik under lærrende Bifald Fuglsprisen for bedste individuelle Lejrpræstation. Næstbedst var Tage Hansen, Nyborg, fulgt af P. C. Andersen, Aalborg. Bedste Hold var en Kombination af Haslev og Randers, der vandt 100 Kr. til Rejser, udsat af Dansk Modelflyveindustri. Næstbedst var Københavnerne sammen med Aalborgmanden, hvori OM-F og Nyborg ikke kunde klare sig, da de havde en Del Begyndere paa deres noget større Hold.

Ved Festen blev der ogsaa overrakt Mogens Erdrup et Stopur, som DKDAS har givet ham som Anerkendelse af Verdensrekorden.

Til Slut udbragte Lejrchefen et Leve for Modelflyvningen, og efter endnu en Nat i Sovesalens Halm, der var dækket med Presenninger fra Zonen, spredtes Deltagerne for alle Vinde — medbringende Præmier, Erfaringer, Sol og Sundhed.

Tirsdag blev der fløjet 10 officielle Starter i A 3, Onsdag 39 i A 2 samt 32 i A 1, 3 i D og 95 i Skræntflyvningskonkurrencerne — ialt 194 officielle Konkurrencestarter + sikkert lige saa mange Trimstarter, Fejlstarter, Diplomflyvninger m. m. 6 Modeller endte deres Liv ved Totalhaveri, 10 blev i Plantagen, 5 gik bort i Termik mod Havet og 3 ind over Land. Der var 5 Flyvninger over 10 Minutter.

PW.



## De første danske dieselmoteller

Allerede i FLYV november 1944 kunne man se en annonce for "Diesella 44" - en dieselmotodel med en spændvidde på 120 cm. Den er konstrueret og prøvetøjet af Peter Christiansen for Diesellafabrikken. Her ses en anden "diesclptioner" Tage Hansens TH-35, som han fløj med på sommerlejren i 1946. At andre syntes, at den var bemærkelsesværdig, fremgår af artiklen her fra FLYG 13/46. Motoren er beskrevet som en Diesella - men det er en Monsun... Tegning findes til Diesella 44 - var det den allerførste danske dieselmotodel???

Billedet fra Tranum 1946 viser Tage Hansen i gang med at starte Monsunmotoren

Hans hjælper er anden senere dieselspecialist Carl Høst-Aaris, som i de følgende år vandt adskillige DM for dieselmoteller.

På dette tidspunkt var Carl mest kendt for sine flotte massive skalamoteller. Han var søn af den legendariske OMF-mand Aage Høst Aaris.



# TH-35

danskt "krutak"

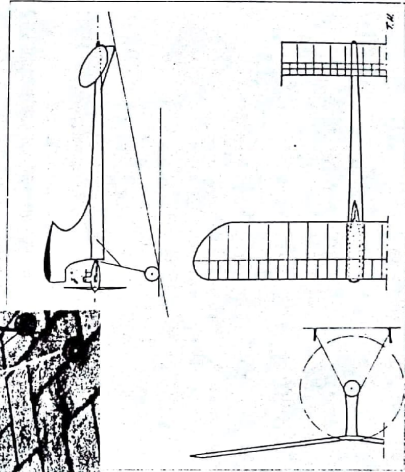
Et virkligt krutak er denne danske dieselmotodel, konstrueret og bygget af Tage Hansen, Dansk Motelflyver Unions distriktsledere for Fyn. Den repræsenterer utan tvivel det moderneste for nærvarande inom dieselmotellerna, och det är tydligt att konstruktören dragit nytta av de alla senaste rönerna inom motelflygerododynamiken då han byggt motellen. Vingen sitter på en hög baldakin och på så sätt har motellen fått en utomordentlig stabilitet och stugformåga. Även stjärtpunktet har fått en ut aerodynamisk synpunkt bra utformning. För det första är stabben bärande, vilket även det ger motellen en utomordentlig stigning, och för det andra har motellen dubbla fenor. Då dessa sitter i stabilisatorspetsarna hindras luften att strömma över från under- till översidan och sålunda elimineras till stor del det inducerade motståndet. Detta medför att stabbens sidförhållande blir bättre och dess effekt ökas. Kroppen är byggd av balsa i skalkonstruktions och i symmetri ytbehandlingen är värd ett särskilt omnämnande. Som synes har konstruktören lagt ner en hel del arbete på denna detalj, och detta har han varierande upplattningar bland motelflygerarna om betydelsen av en förstklassig ytbehandling på ett motelflygplan. Man tänker i allmänhet som så att motellen flyger ju ned så



låg hastighet att en utbuktning har och en ojämnhet där intet betydelsefullt motstånd håller sig i vilket fall som helst inom rimliga gränser och har följande betydelse för planet flygegenskaper. Ett sådant resonemang är emellertid inte alls med sanningen överensstämmande, i symmetri inte då det gäller förbränningsmotormoteller. Motorn på den danska dieselmotellen är en Mikro-Diesel, även den av dansk fabrik.

För övrigt har TH-35 följande data: spännvidd 1,000 mm, vingsyta 17,3 dm<sup>2</sup>, motordiameter 173 mm, sidförhållande 1:5,8, V-form 9°, vingprofil Groot G-10. Stabilitets-tornets spännvidd är 450 mm, yta 4,5 dm<sup>2</sup>.

En liten bisbet var är denna elegantia dieselmotodel, konstruerad av Tage Hansen, Danmark. Längre särskilt märkte till den omöjligt utförda ytbehandlingen, som ger motellerna utseende en extra poling. Motorn är en dansk Mikro-Diesel.



motordiameter 100 mm, sidförhållande 1:4,5, stabilitetsornetsfenor är den gamla välkända Clark Y. Den totala kroppslängden på motellen är 780 mm.

Sälte.

## Jubilæumskonkurrencen i Fredensborg.

I anledning af 50 året for indførelsen af de fællesnordiske modelflyveregler og især indførelsen af A 2 klassen, havde Dansk Modelflyve Veteranklub indbudt til oldtimerkonkurrence i Fredensborg i dagene 27. og 28. juli. Veteranen Niels Hassing havde skaffet flyveplads lidt sydøst for Fredensborg, hvor der normalt flyves radiostyring.

Der blev tilmeldt knap 20 deltagere fra Sverige og Danmark med omkring 30 modeller. (Reservemodeller anvendes ikke)

Indkvartering fandt sted på vandrerhjemmet i Fredensborg, hvor vi også var indkvarteret for to år siden i forbindelse med klubbens første oldtimerkonkurrence, der blev afviklet i Hillerød. Vi skulle mødes fra kl. 1100 og samles i løbet af eftermiddagen. Konkurrencens start var planlagt til om aftenen på den ret lille plads i det forfængelige håb, at vinden som så ofte ville blive svagere på den tid af døgnet.

Lørdag formiddag styrtregnede det, og regnen fortsatte til noget over middag. Samtidig med at regnen ophørte blev det blikstille. Ved en briefing blev man enige om, at der kunne trimmes resten af eftermiddagen til kl. 1700, hvor der var fælles spisning. Vejrudsigten lød på tørt, stille vejr om aftenen, hvor der var planen at gennemføre en del af konkurrencen. - Men Voldborg og vejrguderne var langt fra enige, og det blev et silende regnvejr om aftenen.

Nogle trimmede på flyvepladsen om eftermiddagen og andre hyggede sig på vandrerhjemmet, hvor gamle modelflyvere mødtes efter mange år, så der var noget at drøfte. Jørgen Larsen havde taget sine gamle modeller med - bl.a. wakefieldmodellerne LIBERTY og VICTORY fra omkring 1939, og fortalte ivrigt om gamle dage.

Under middagen holdt Jørgen Larsen en kort tale og udbragte en skal for oldtimerne.

Søndag oprandt med sol og nogen vind. Radiostyringspladsen havde være ideel i vindstille, men vinden var frisk, og området uden for pladsen havde lav mosebevoksning, hvor modeller var svære at finde. Derfor undlod en del at flyve - i hvert fald i starten af konkurrencen.

P.g.a. af plads- og vindforhold blev maximumtiden sat til 90 sek. Men de tre flyvningen blev fastholdt.

De svenske deltagere var ikke så betænkelige ved at flyve - nok på grund af deres velprøvede modeller og deres store rutine. Nogle danske modeller blev luftet for første gang.

Vi havde håbet, at Per Weishaupt kunne deltage i middagen lørdag aften, men søndag kom han. Tove Weishaupt fik hans kørestol placeret på pladsen, hvor starterne foregik. Men Per havde ikke kræfter til at blive på pladsen ret længe og fik ikke lejlighed til at se pokalen opkaldt efter ham blive overrakt vinderen af A 2 klassen.

Selv om pladsen og de omliggende arealer ikke var særligt velegnede til fritflyvning, blev konkurrencen dog gennemført af langt de fleste deltagere.

Som det fremgår af konkurrenceresultaterne blev A 2 klassen vundet af den svenske deltager Rune Tedenryd. Hans F. Nielsen blev nr. 2 og Eli Nielsen nr. 3.

Poul Rasmussen.

På det øverste billede ses fra højre fru Tove Weishaupt . Derefter 3 modellflyvepionerer. Først Per Weishaupt, som til vor store glæde kom ud for at se modellflyvning som i gamle dage.

Han kunne genopfriske gamle minder med Knud Hartvig Jensen, der til lejligheden havde bygget en ny "Hart-40"- hans egen wakefield-konstruktion fra 1940. Som det vil ses af resultatlisten, fik han kun en enkelt start noteret, men fløj også adskillige trimstarter.

Den fløj meget lovende , så vent til næste gang.

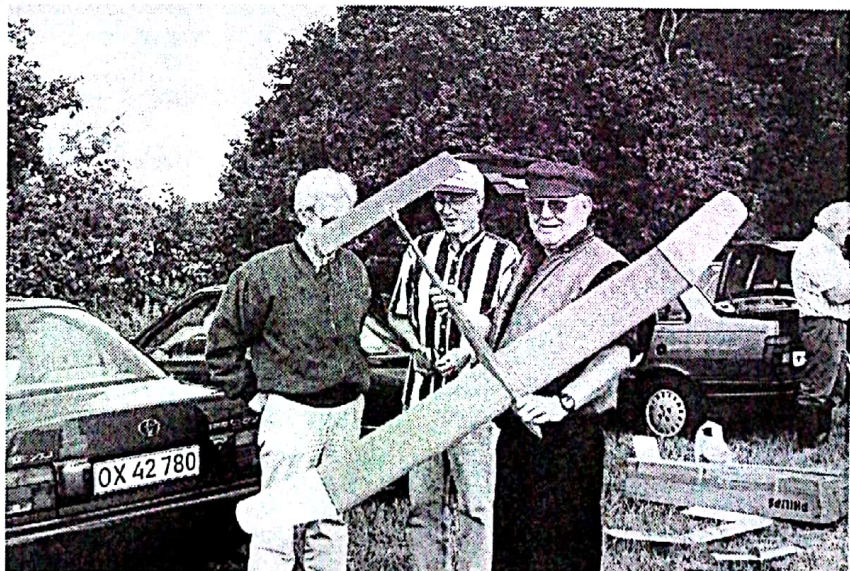
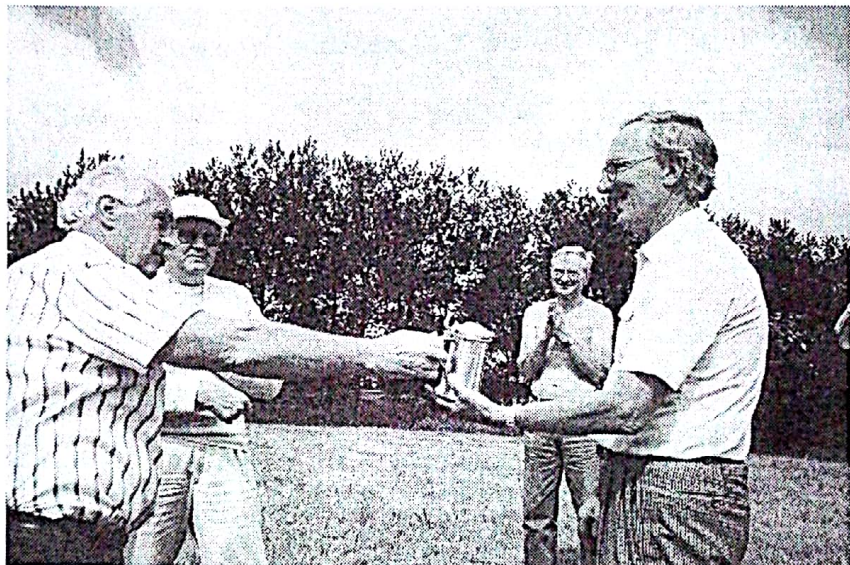
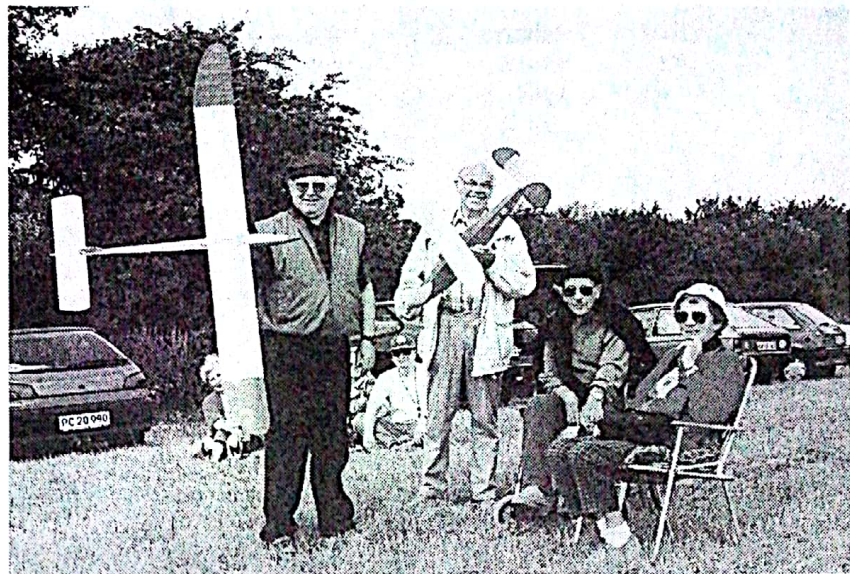
Yderst til venstre ses Eli Nielsen med sin flotte "Aurikel" - Hans Hansens VM-vinder fra 1953. Eli fik kun 2 starter på resultatlisten, da han ikke kunne finde modellen i det vanskelige terræn. Den blev fundet efter konkurrencen.

De to modeller var meget velbyggede og en fryd for øjet.

Hartvig laver sikkert en tegning af sin, så andre kan få glæde af den helt autentiske oldtimermodel fra 1940.

På det midterste billede overrækker Poul Rasmussen den nyindstiftede A-2 pokal - "The Weishaupt Nordic Glider Cup" til vinderen Rune Tedenryd fra Malmø. Han vandt med en fint bygget og velflyvende Bora Gunic -52 , som konstruktøren vandt VM med i 1952. Rune vandt velfortjent, men skal nok regne med stærkere dansk konkurrence næste år, hvor danskerne forhåbentlig har trimmet færdig...

På det sidste billede har Eli fået lov til at holde vindermodellen, medens Rune ser til i baggrunden.



# Oldtimerstævnet i Fredensborg 1996

## Resultatliste

### A-1: 8 tilmeldte

1.	Rune Tedenryd	HW-44	1944 (2)	0 + 90 + 50 = 140 p.
2.	Fritz Neumann	Fidusia	1950 (1)	43 + 30 + 60 = 133 p.
3.	Tycho Andersson	Laruska	1950 (1)	50 + 14 + 45 = 109 p.

### A-2: 7 tilmeldte

1.	Rune Tedenryd	Bora Gunic	1952 (1)	73 + 41 + 90 = 204 p.
2.	Hans F. Nielsen	Pjerri 69	1949 (1)	50 + 34 + 57 = 149 p.
3.	Eli V. Nielsen	Aurikel	1953 (1)	13 + 47 + 0 = 60 p.

### A-3: 2 tilmeldte

Der blev kun fløjet trimflyvninger i denne klasse.

### C-1+(C-0): 5 tilmeldte

1.	Jörgen Farm	Junior Cabin	1938 (3)	90 + 90 + 75 = 255 p.
2.	Thomas Johansson	Trumf	1938 (3)	90 + 90 + 66 = 246 p.
3.	Poul Rasmussen	Sportster	1948 (1,1)	32 + 31 + 54 = 117 p.

På grund af de få tilmeldte blev C-0 og C-1 slået sammen.

### C-2: 3 tilmeldte

1.	Niels Hassing	NH-15	1938 (3)	90 + 90 + 90 = 270 p.
2.	Björn Johansson	Korda 3/4	1039 (1,5)	90 + 90 + 90 = 270 p.
3.	Tycho Andersson	Hi-Climber	1938 (1,5)	90 + 0 + 0 = 90 p.

Vinderen fandtes ved fly-off: Niels Hassing - 102 sek.  
Björn Johansson - 21 sek.

### C-3 Wakefield: 5 tilmeldte

1.	Ingvar Persson	Judge	1936 (3)	90 + 90 + 90 = 270 p.
2.	Thomas Johansson	Korda 39	1939 (1,5)	90 + 90 + 90 = 270 p.
3.	Hartvig Jensen	Hart-40	1940 (1,5)	47 + 0 + 0 = 47 p.

Vinderen fandtes ved fly-off: Ingvar Persson - 136 sek.  
Thomas Johansson - 27 sek.

Pointtallene er opnået ved at gange sekunderne med handicaptallet, som er angivet i parentes bag årstallet.  
Handicaptallene er under stadig justering - lad os høre, om du skulle have nogle bemærkninger om dem!!!

Vi har indført en klasse C-0, der er gummitormodeller svarende til den gamle danske klasse 1 og den svenske klasse A - spændvidde under 50 cm.

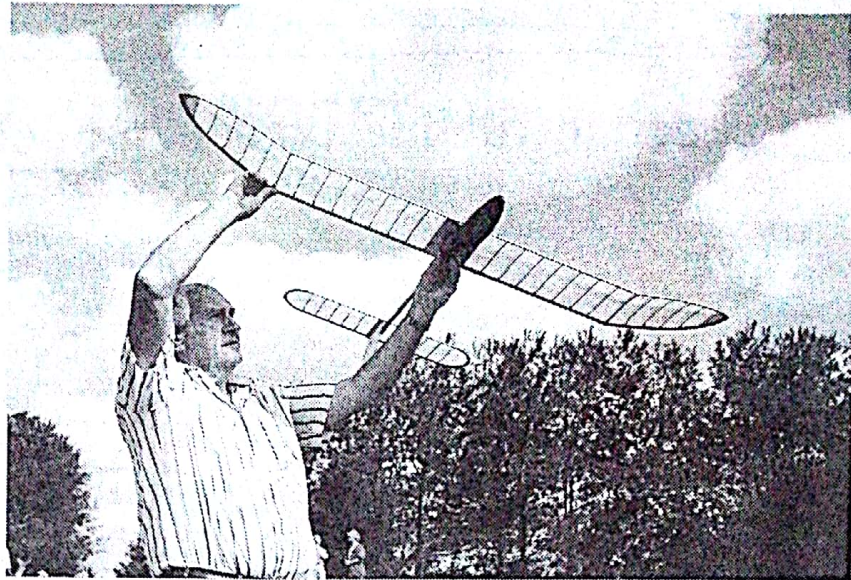
Det var synd, at vejret var lidt for blæsende til pladsen, så vi måtte nøjes med maximum på 90 sek. Vi har håb om til næste år at finde en plads, hvor der kan flyves med større max-tider.

Vi danskere må vist også se at få trimmet inden næste år...

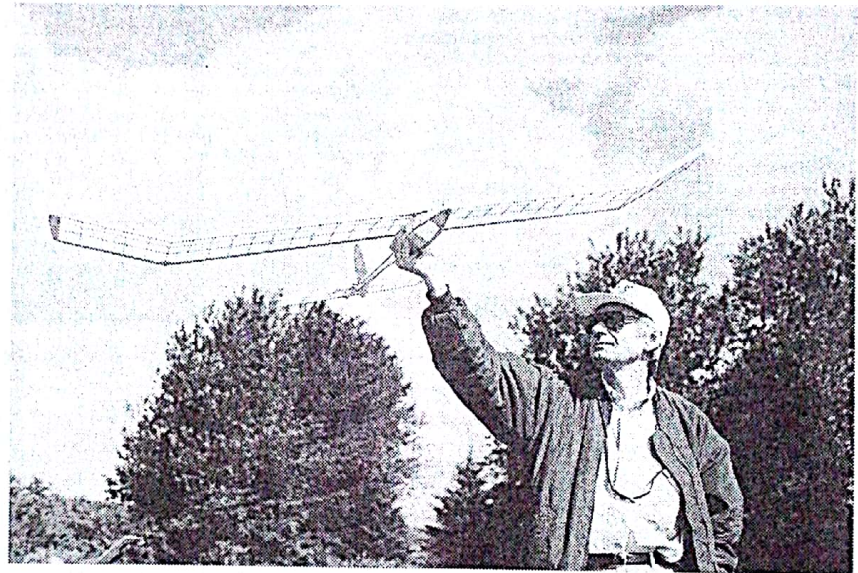
Tak for hyggeligt samvær - velkommen igen næste år.

Erik Knudsen

Poul Rasmussen ses på øverste billede med sin nybyggede A-2 model af egen konstruktion fra 1946. I sidste nummer fortalte han om, hvordan han er gået til værks. Her kan man også læse mere om modellens data. En ægte autentisk oldtimermodel, som Poul sikkert laver en tegning til. Det blev kun til enkelte forsigtige trimstarter - vi forstår, at Poul ikke risikerer modellen unødigt, men glæder os til at se den i trim.



På det næste billede viser Arne Hansen sin AH - 20 Cumulus fra 1948 frem. Det er en af Arnes gamle modeller, som er restaureret og beklædt om. Den blev i sin tid udsendt som byggesæt af Svend Greig og det var en sådan byggesætsmodel, den gamle redaktør brugte til at tage sit c-diplom med. Også Arne nøjedes med forsigtige trimstarter.

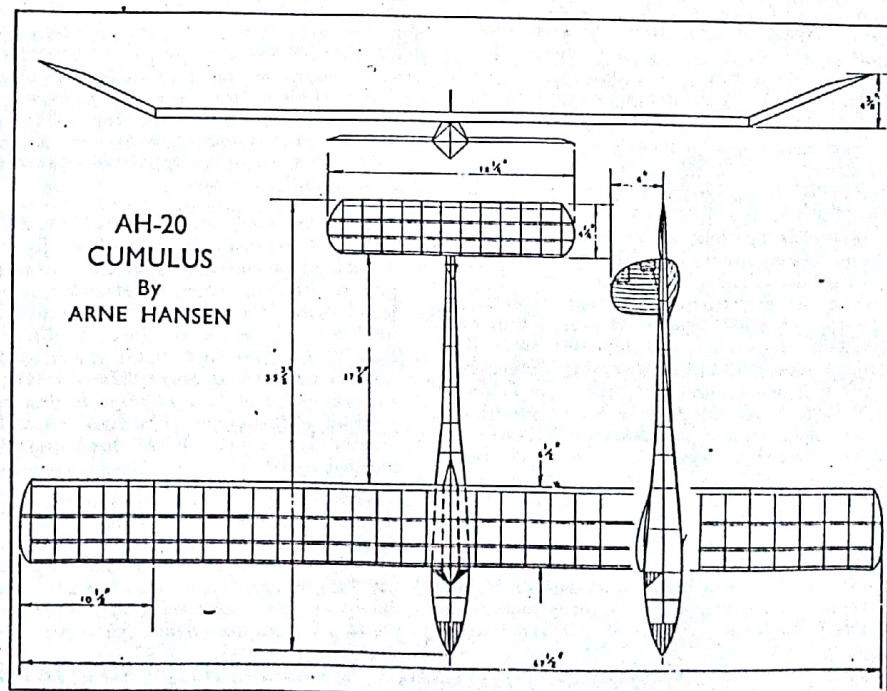


Tegningen er fra Aeromodeller Annual 1950, hvor Weishaupt havde en artikel om A-2 modeller, der egentlig medvirkede stærkt til, at klassen blev VM-klassen.

Det var glædeligt, at der også kom deltagere fra Sverige - som det vil ses af resultatlisten, havde de også noget ud af besøget...

Der kommer flere billeder i næste nummer - bl. a. nogle af de svenske modeller. Måske kan nogen hjælpe med gode fotos ???

Deltagerne har åbenbart stor fornøjelse af at bygge og flyve de gamle modeller. Prøv det selv!!!  
Tekst og billeder af EK



## Propeller til linestyrede modeller

Af Poul Chr. Andersen

PROPELLER til linestyrede modeller har af velkendte årsager en ubehagelig tilbøjelighed til at knække. De heldige, der har forbindelserne i orden, anskaffer sig en plasticpropel, og så er den sorg slukket. Men af hensyn til de andre bringer jeg en skitse af en propelklods. Den er meget enkel at lave, da konturerne kan raspes i en bogeklods af dimensionen  $D \times b \times t$  mm med den samme rasp, man plejer at bruge til propelklodsens videre forarbejdning. Det anbefales at anskaffe sig en skruestik til at fastspænde klodsen i, mens man rasper, men den behøver hverken at være stor eller dyr. Under den sidste afpudsning anvendes fil og sandpapir. Til lakering er dope eller en anden hurtigtørrende lak bedst. Denne propeltype lyder navnet »Agaton speciale« efter modellflyveklubben Agaton, hvor den er enerådende. Egon Madsen og jeg diskutere endnu, hvem af os der er far til barnet.

Hvis D er propellens diameter,  
b er klodsens bredde  
og t er klodsens tykkelse,

så er propellens stigning

$$S = 1,4 \cdot D \cdot \frac{t}{b}$$

På grundlag af denne formel er nedenstående tabel udregnet.

Engelsk betegnelse D"/S"	Diameter D mm	Stigning S mm	Klods-bredde b mm	Klods-tykkelse t mm	Anbefales til
9/6	225	157	20	10	* Elfin 2,49 - kunstflyvning
8/8	200	200	14	10	* Elfin 2,49 - holdvæddel.
7/10	175	245	14	14	* Elfin 2,49 - hastighed
10/10	250	250	20	14	§ Viking - kunstflyvning
10/7	250	175	20	10	§ Viking - fritfl. modeller
7/7	175	175	14	10	
9/9	225	225	20	14	
8/11	200	280	14	14	

\* gælder også Thorning 3.5 og Ceros 3.5.

§ gælder også Thorning 2.5.

### Valg af propellens dimensioner.

Lad os sige, at vi har en Elfin 2,49, som vi har bygget en kunstflyvningsmodel til. Det er bare et tilfældigt valgt eksempel. Når vi har fløjet et stykke tid med den med forskellige propeller, ved vi så nogenlunde, hvad hastighed den vil kunne opnå med de bedst egnede propeldimensioner.

Da stigningen er den faktor, der betyder mere for opnåelse af maksimums hastighed end noget andet, begynder vi altid med at bestemme denne. Vi kan regne os til den, men det er nemmest at bruge diagrammet. Som eksempel bruger vi vor Elfinmodel, som vi mener er god for 100 km/t. Motoren kører 13000 omdr./min. Vi begynder på den vandrette akse med den skønnede hastighed 100 km/t, går lodret op til den skrå linie med  $n = 13000$  og derfra vandret ud til den lodrette akse, hvor vi aflæser 14,3 cm, d. v. s. vi skal bruge en propel med 15 cm stigning. Diagrammet regner med 10 % slip.

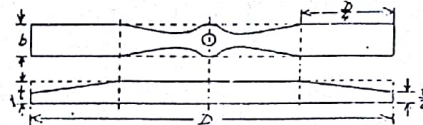
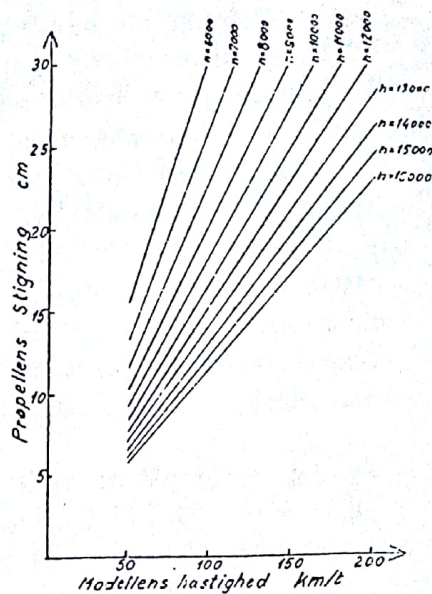
Diameteren af propellen er også vigtig at få bestemt rigtig. Hurtiggående motorer har lille propel og langsomt gående har stor propel. Propellen til en kraftig motor har større diameter end propellen til en svagere

motor med samme omdrejningstal. Som regel opgiver motorfabrikanterne, hvilken størrelse propel, man skal bruge. Er man i tvivl, kan man prøve at gøre diameteren større eller mindre. Har man fået fat i den bedste diameter, den, der giver den største hastighed for den stigning vi har valgt, er der 3 muligheder:

- 1) modellen flyver hurtigere end beregnet,
  - 2) modellen flyver langsommere end beregnet,
  - 3) modellen flyver som beregnet.
- ad 1) Modellen kan flyve hurtigere med en propel med lidt større stigning.  
ad 2) Modellen kan flyve hurtigere med en propel med lidt mindre stigning.  
ad 3) Den propel, modellen allerede flyver med, er den bedste.

Bladbredden har stor betydning for propellens effektivitet. De ekstremt smallebladede toothpick-propeller har ved hastighedsflyvning i Amerika opnået en enorm popularitet. Jævnfor med sideforholdets betydning for svævemodeller. Dimensionen b bør også til kunstflyvning vælges mindst mulig, gerne lidt mindre end medbringerskiens diameter.

De lige afskårne tipper på »Agaton speciale« propellen giver lidt hvirveldannelse. På virkelig fine hastighedspropeller giver det bonus at afrunde tipperne.



»Agaton speciale«, også kaldet »Fessorpropellen«.

store sejstræk. Det får modellen til at gå hurtigere gennem loopene.

Det letter propelfremstillingen, hvis man laver et sæt skabeloner i krydsfiner af ens yndlingspropelstørrelse. I tabellen er opført et ret ringe antal propelstørrelser. Men snitter man  $\frac{1}{2}$ " af hver af tipperne på en propelskabelon, får man med bibeholdt stigning en propelstørrelse med 1" mindre diameter. På den måde har man et større udvalg at tage af. Antallet af bogelistedimensioner er alligevel kun 4, hvilket kun gør bogelisterne billigere at lave. For tilraspning påbegyndes, skal man huske at bore hul til navet.

Disse tips skulle hjælpe den ivrige linestyingsmand til at få en virkelig god sæson. God fornøjelse!

### MODELFLYVERNES FLYVEDAGS-KONKURRENCER

Efter at halvdelen af distriktskonkurrencerne er fløjet, er stillingen i kampen om flyvedagspokalerne nu følgende:

Svævemodeller (KDA's pokal): Kai Hansen, Kolding, 2208 sek., Borge Hansen, Kbh., 1831, Hans Hansen, Kbh., 1753.

Gummimotormodeller (Zonens pokal): E. Knudsen, Slagelse, 841 sek., E. Sørensen, Kbh., 740.

Gasmotormodeller (DDL's pokal): P. Christiansen, Helsingør, 1002 sek., K. V. Nielsen, Roskilde, 868 sek., F. Neumann, Kbh., 582 sek.

### ARSREKORDERNE

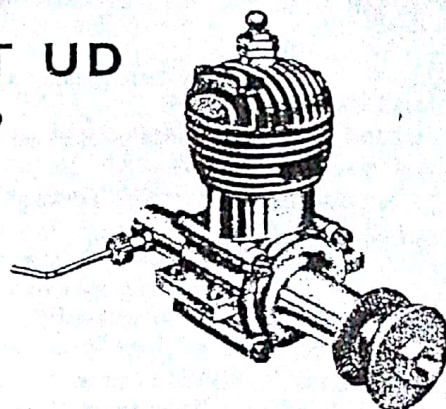
Først i maj var stillingen i kampen om KDA's pokaler: Svævemodeller 24½ minut, 22100 meter. Gummimotormodeller 138 sek. Gasmotormodeller 13 min. 15 sek.

### DM I LINESTYRING

DM for linestyrede modeller blev vundet i kunstflyvning af Jan Hackhe, 111, med 280 points. Hastighed af P. Chr. Andersen, 403, med 116 km/t i gennemsnit.



## HVORDAN FÅR MAN NOGET UD AF SIN GLØDERØRSMOTOR?



Viking 3.2 gløderørmotor.

I FLYV nr. 4/1952 fortalte vi lidt om lodhovedmotorer — eller gløderørmotorer, som de fleste kalder dem. Statistikken over anvendte motorer i 1952 viser, at disse motorer endnu ikke har slået rigtigt an herhjemme, selv om der nu findes udmærkede danske motorer på markedet. De er ganske vist lidt vanskeligere at have med at gøre end dieselmotorer, men de yder så meget desto mere og er uudværlige f. eks. til hastighedsflyvning.

Vi har bedt modellflyveren *Niels Axel* fra modellflyveklub 125 »Cirklen« i Karstrup om at delagtiggøre andre i sine erfaringer. Han har nemlig opnået gode resultater.

**GLØDERØRSMOTORER!** Tja, de fleste siger, det er noget, man skal skynde sig at sælge for 15 kr. Hvorfor siger de nu det? Det er vist, fordi de ikke har prøvet dem rigtigt. Min første gløderørmotor var en Ceros 4.9. Den gav mig mange kvaler i begyndelsen; men senere har jeg haft mange dejlige flyvetimer med den. Nu ligger den på min reol til minde om hine tider. Den er stadig lige så god som ny.

Så kom Viking med en gløderørmotor på 3.2 cm<sup>3</sup>. Den så fin ud ligesom de amerikanske. Jeg tænkte: »Det er noget af det rigtige«, og købte en.

Jeg satte den op i en prøvebænk, tog noget brændstof (75 % metylalkohol og 25 % amerikansk olie) og hældte det på tanken, satte en 8 × 10" Trucut propel på motoren og forbandt en af cellerne på en motorcykleakkumulator (2 v.) til gløderøret. Det lyste fint op.

Så åbnede jeg 10 omgange for karburatoren og chokede 10 gange (for omdrejningerne). Motoren tændte hver gang, jeg tørnede propellen, men jeg kunne ikke få den til at blive ved med at gå.

Nu blev jeg »stædig« og fortsatte med at tørne. Efterhånden korte »bæstet« to, ja indtil flere gange rundt, og jeg blev ved. Så pludselig kunne den køre lidt længere, og jeg begyndte nu at stille på karburatoren. Derpå kunne »dyret« køre helt op til et minut ad gangen. Endelig fik jeg den så til at køre en tank ud.

Jeg byggede en model med næsehjul og flaps og monterede motoren i den. De første flyvninger så sørgelige ud. Tilskuerne fik helt medlidenhed med den, for den slæbte et par omgange rundt, før den kunne komme i luften. Det varede længe, før motoren blev kort rigtigt til. Det samme havde jeg erfaret med alle andre Viking gløderørmotorer.

Efter at jeg har fået min kort rigtigt til, spørger de, der har set og hørt den flyve, hvad det er for en amerikansk motor! Med ovennævnte brændstofblanding og 8 × 10" Trucut propel har jeg været oppe på ca. 90 km/t. med min kunstflyvningsmodel.

### Her er »Ilduserne«.

Hvad er fidusen ved behandlingen af en Viking 3.2? For det første skal man have god tålmodighed, indtil den bliver kort til. Den nemmeste måde at starte den på er at

åbne 9 omgange for karburatoren, choke 8 gange, sætte strøm til gløderøret (se efter, at det gløder) og tørne propellen nogle gange. Hvis den ikke tænder, så choke igen. Den skal nemlig have rigeligt til at starte på.

Når den starter, begynder den med at gå langsomt, og det lyder ligesom en firetaktmotor. Lad den køre sådan et par sekunder. Hvis den bliver ved sådan, skal karburatornålen skrues lidt i. Men gør det forsigtigt, for motoren reagerer først et par sekunder senere. Der skal skrues så meget i, at motoren går rent, (min motor skal have 8—9 omgange, for at den går virkelig fint).

Hvis den starter med at løbe stærkt og derefter går i stå, skal der lukkes mere op for karburatoren. Man kan roligt lukke rigeligt op, for så er den nemmest at starte.

### Brændstoffet.

Mange har den fejlagtige tro, at til gløderørmotoren skal man absolut bruge nitrometan eller nitrobenzol o. s. v. Det er også fuldstændigt rigtigt, at disse kemikalier eller motorens effekt; men de forkorter også motorernes levetid betydeligt. Så det anbefales på det kraftigste kun at benytte dette ekstra tilskud af kraft ved konkurrencer og rekorder.

En blanding, der er god og bevarer motorerne ved godt »helbred«, er som omtalt 75 % metylalkohol + 25 % amerikansk olie. Den er god for motorer fra 0.5 cm<sup>3</sup> til 10 cm<sup>3</sup> af alle fabrikater!

### Gløderøret.

Gløderøret er hjertet i en gløderørmotor og må derfor behandles med megen omhu. Det ligner et lille tændrør. Men der er den forskel fra tændrøret, at platinerne er erstattet af en lille spiralfornet platintråd, der gløder konstant, når der tilføres strøm fra et 1½ volts element.

For at opnå en hurtig start af motoren i alt slags vejr kræves det, at man har godt med strøm til gløderøret, og det opnås bedst ved at bruge en 6 volt motorcykleakkumulator, hvor man kun bruger *een celle ad gangen* (2 volt). Det er meget vigtigt, at man kun bruger *een celle*, da glødetråden ellers brænder over med det samme! Hvis man kører med en amerikansk motor, må man forsigtigt prøve, om gløderøret kan tåle de 2 volt fra akkumulatoren. Det er nemlig ikke alle de amerikanske rør, der kan tåle 2 volt.

Gløderørets levetid er begrænset. Begrænsningen opstår ved, at glødetråden går i forbindelse med luften, især når den bliver overhededet (f. eks. hvis der stadig er strøm til, når motoren går). Når man har startet en gløderørmotor, må den ikke tabe omdrejninger, når strømmen tages fra. Gør den det, er det benyttede gløderør ikke egnet til motoren, eller også er det slidt op, og man bør da udskifte det med det samme for at få motoren til at gå ordentlig igen.

Til Viking 3.2 er KLG-gløderøret ganske udmærket, og det tåler sagtens 2 volt. Vi har også med held prøvet det på forskellige amerikanske motorer, så opgiv ikke motoren; hvis det amerikanske rør skulle brænde over.

Husk altid at tage strømmen fra så hurtigt som muligt, så glødetråden ikke bliver overhededet.

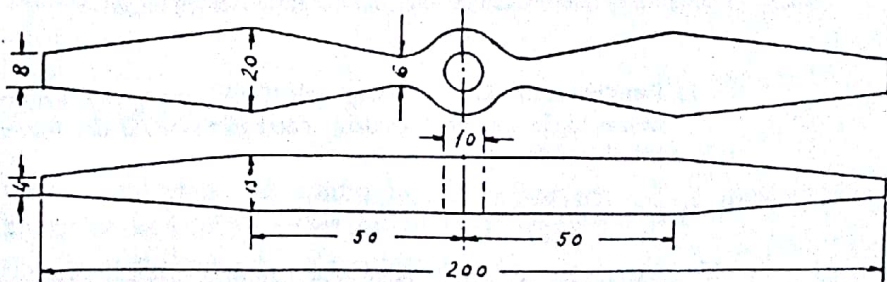
### Anvend rigtigt propel.

Mange »finder ud af«, at gløderørmotorer er noget skidt, blot fordi de bruger forkerte propeller. Der er mange eksempler på anvendelse af propeller beregnet til små dieselmotorer på de større gløderørmotorer. Selvfølgelig kan motorerne køre rundt med disse propeller; men de har ikke en eneste chance for at komme op på de respektive bedste omdrejningstal, som for alle gløderørmotorer ligger forholdsvis højt.

Som nævnt er en 8 × 10" Trucut (ca. 200 × 250 mm) velegnet til kunstflyvning med Viking 3.2. Hosstående tegning viser også en velegnet type. Det må dog bemærkes, at der kan være vanskeligheder med jordstart fra græsmark med sådan en propel, da det rigtige træk først kommer, når modellen er i fart oppe i luften.

Til fritflyvende modeller med Viking 3.2 har vi opnået gode resultater med en 10 × 6" Frog plasticpropel (ca. 250 × 150 mm).

Niels Axel.



Velegnet propel til Viking 3.2.

Næste nummer: linestryet Spitfire med Thorning III motor.

Niels Hassing har sendt følgende forslag til behandling på landsmødet under punkt 4:

Til: DMV-Landsmøde, søndag den 6. oktober 1996 i Kalundborg

10. august 1996

Undertegnede medlemmer af DMV ønsker følgende forslag fremlagt til behandling ved Landsmødet:

*Regler for "Tävling" - "Konkurrence" - "OT-Træf" og almindelig daglig aktivitet*

- 1) I klasse S.2 - svævemodeller over 150 cm. spændvidde, bør højstartlinens længde være 100 meter, ganske som de svenske regler.  
Desuden bør brug af gummitov eller spilstart være tilladt, eventuelt i forbindelse med RC.
- 2) Old-timer modeller må tillades udstyret med RC udstyr.  
For svævemodeller: kontrol af side- og højderor samt eventuelt bremse.  
For motormodeller med forbrændingsmotor: Kontrol af side- og højderor samt motor.
- 3) Der må udformes og vedtages regler for flyvning med old-timer modeller som er udstyret med RC. Disse regler bør gælde ved "tävling" - "konkurrence" og "OT-Træf" - specielle regler for svævemodeller og specielle regler for motormodeller med forbrændingsmotor.  
Hvor dette er muligt, bør man straks overtage de respektive regler fra lande hvor man har årelang erfaring på dette felt, for eksempel fra "SAM", USA.

Vi vil gerne have lov til at fremføre følgende argumenter, til støtte for vores forslag:

For det første, er vi en forening af modelflyvere der er begejstret for at bygge og flyve med de gamle modeller, og for at genoplive stemningen og de store oplevelser vi havde for mere end et halvt århundrede siden.

Vi oplevede mange gode stunder i hyggeligt samvær, og fløj med mange typer modeller, men desværre skete det jo af og til, at en dyrebar model forsvandt, når vi var så heldige at ramme den fine termik. Men ofte var vi ligeledes heldige, når vi med ungdommens gode fysik og let til bens, kunne følge modellen og finde den igen.

Men desværre må vi jo erkende, at mange af os i dag ikke er i stand til de store fysiske præstationer, og derfor måske ikke magter at følge modellen eller finde den igen, for ikke at sige kravle i høje træer. Og skal vi løbe en større model op i højstart - ja, så må mange af os give op.

I gamle dage ønskede vi vel nok, at der var noget der hed fjernstyring, en sådan indretning der kunne forhindre bortflyvning, og forhindre at modellen kunne forårsage ulykker. Hvad har vi ikke selv oplevet - knuste vinduesruder og en person der blev ramt og skadet i ansigtet af en vildfaren svæveamodel!

Man må jo også erkende, at det er helt ansvarsløst at flyve med store ukontrollerede tunge svævemodeller, for ikke at tale om benzinmotormodeller på 2-3 kg., og det er velsagtens af hensyn til vore omgivelser også helt ulovligt.

Såvel forslag som argumentation ønskes fremført i det førstkomende nummer af medlemsbladet.

I henhold til telefonsamtale dags dato, fremsender jeg følgende:

27. august 1996

- 1) Samtlige underskrevne forslag - ialt 10 stk. - vedrørende indførelse af begrebet RC-oldtimer som er tilgået mig pr. dags dato. Yderligere svar kan dog forventes, og vil da blive tilsendt efterfølgende.
- 2) Efterskrift til forslagene af 10. august 1996.

"Hensigten med disse forslag er at indføre to parallelle klasseregler for henholdsvis Fritflyvende og RC-oldtimer modelfly".

Denne efterskrift bedes indsat i Medlemsbladet for DMV samtidig med mine fremsendte forslag af 10. august 1996.

## Betyrelsens kommentarer til Niels Hassings forslag:

I 1993 diskuteredes emnet RC eller ikke RC i foreningen. Nedenfor ses et citat fra "Oldtimer" 2/93, hvor bestyrelsens daværende forslag kan læses. Dette forslag vedtoges, og først nu er der åbenbart brug for, at en arbejdsgruppe går i gang.

2. Brug af RC ved fritflyvning. Her synes jeg, at vi er nødt til at skelne mellem RC-modeller og fritflyvende modeller. Af mange grunde: Alle har ikke ens betingelser - styring med RC giver store fordele. De fleste af de gamle modeller kan ikke bære RC-udstyr - de helt store modeller dog undtaget. FAI tillader ikke RC i fritflyvende modeller. Andre landes oldtimerforeninger har forskellige regler for RC-modeller og fritflyvende.

Bestyrelsen foreslår derfor at bibeholde de nuværende regler for fritflyvende modeller. Desuden at nedsætte en arbejdsgruppe til at udarbejde regler for RC-modeller, som så også kan inddrage andre konkurrenceregler for andet end ren tidsflyvning. Der kan helt sikkert laves et sæt gode regler, som bedre tilgodeser RC-modellernes særlige egenskaber.

### Kommentarer til de enkelte punkter i Niels Hassings forslag:

Pkt. 1: S-2 er en svensk klasse for modeller over 150 cm spændvidde - nærmest en blanding af vores A-2 og A-3 klasse. Vore regler giver konkurrencelederen mulighed for at afgøre linelængden ud fra flyveplads og vejrforhold - altså også til at bruge 100m.

Gummitov og spilstart er ikke forbudt - bestyrelsen mener dog, at man ikke må sammenblende de 3 startmetoder i en konkurrence. Ønsker nogen at afholde en konkurrence med gummitov eller spilstart, må der gøres opmærksom på det i indbydelsen.

Ovenstående gælder for fritflyvende modeller. For RC-modeller må den af betyrelsen foreslåede arbejdsgruppe vedr. RC-regler tage det med i deres overvejelser.

Pkt. 2: Det er tilladt at udstyre oldtimermodeller med RC udstyr. Arbejdsgruppen må i sine overvejelser tage stilling til antallet af kanaler.

Pkt. 3: Bestyrelsen har i 1993 opfordret til, at der blev udformet regler for oldtimermodeller med RC af medlemmer, som var interesseret i denne gren af modelflyvningen. Vi mener, at reglerne bør udformes af dem, der skal anvende dem, og som har et godt kendskab til RC-flyvning. Andet ville ikke være rimeligt.

Arbejdsgruppen bør selvfølgelig se på andre landes regler - også SAMs, når de udarbejder deres forslag.

Ud fra disse betragtninger fremsætter bestyrelsen følgende 2 forslag til pkt. 4 på dagsordenen:

1. DMV kan arrangere konkurrencer med fritflyvende, linestyrede eller radiostyrede oldtimermodeller.

Der udformes særlige regler for hver af de 3 grene.

Reglerne for konkurrencer med linestyrt og radiostyrt udformes af nedsatte arbejdsgrupper bestående af medlemmer med særlig interesse for de to grene.

Arbejdsgrupperne udarbejder forslag, som skal vedtages på et landsmøde.

2. Der nedsættes en arbejdsgruppe til at udarbejde et forslag til særlige konkurrenceregler for radiostyrede oldtimermodeller. Niels Hassing tager initiativ til gruppens dannelse.

MEDLEMSLISTE 1996

Agner, Steen Andersen, Erik 79	G1. Havnevej 10 Moltkesvej 24 st th	2670 Greve 2000 Frederiksberg
Andersson, Tycho Bang, Sven Wiel Æ	Karlfeldtsväg 6 Tuborgvej 17 S-5	S-245 32 Staffanstorp 2900 Hellerup
Berglin, Arne Binderkrantz, G V	Krondikesvägen 46A Adalsvej 63	S-831 47 Østersund 3600 Frederikssund
Buø, Finn Olav Christensen, Hans 80	Krillåsveien 42 Chr. Winthersvej 2	N-1392 Vetre 8900 Randers
Christiansen, Ole Christiansen, Peter	Slåenvej 98 Mejdal Kongedammen 24 la	7500 Holstebo 3000 Helsingør
Dahlin, Frank Eiroff, Carl-Johan	Gjerager 7 Hamiltons väg 29	6880 Tarm S-302 41 Halmstad
Eriksen, Leo Hansen, Børge	Bredgade 8 Toftevangen 61	7160 Tørring 4130 Viby
Hansen, Niels Lyhne Hansen, Arne	Gormsvej 14 Amagerbrogade 295 3tv	7080 Børkop 2300 København S
Hansen, Tage Hassing, Niels	Lunavej 11 Toftegårdsvangen 316	5800 Nyborg 3480 Fredensborg
Hoff, Per Holm, Jens 81	J R Wilhelmsensv. 60 Finnedalsvej 3	N-1370 Asker 8210 Aarhus V
Holten, Erik Håkansson, Anders	Geelsvej 21 B Goodtemplarvägen 7	2840 Holte S-230 30 Oxie
Isacsson, Sigurd Jensen, Hartvig	Brevl. 1453 Vadstrupvej 4	S-311 96 Heberg 2880 Bagsværd
Jensen, Henning Josefsson, Thure	Blindekildevej 130 Box 126	4200 Slagelse S-570 31 Ingatorp
Jørgensen, Erik V Jørgensen, Bjarne	Nordvangen 12 Emmavænget 20 Næsby	3520 Farum 5270 Odense
Knudsen, Erik Korsgaard, Jørgen	Amagervej 66 Ahornweg 5 Ellund	6900 Skjern D-24983 Handewitt
Kuniss Paul Larsen, Jørgen M	G1. Strandvej 408 C Folehaven 11	3060 Espergærde 3520 Farum
Lauridsen, Jens Arne Lindén, Sven-Olav	Stubdrupvej 228 Hovstavägen 15	7100 Vejle S-703 63 Ørebro
Ljungberg, Lars Masch, Kjell	Linneastigen 6 Hagaveien 10C	S-149 31 Nynäshamn N-Oslo 9
Model og Hobby Mørkenborg, Poul	Frederiksborggade 23 Østparken 38	1360 København K 5220 Odense SØ
Neumann, Fritz Nielsen, Hans F	Kjørsvej 73 Klemivej 4	4220 Korsør 8355 Ny Solbjerg
Nielsen, Henry D. 78 Nielsen, Harry	Spurvevej 4 Axel Juels Alle 56	2600 Glostrup 2750 Ballerup

Nielsen, Eli Nilsson, Lars	Danmarksvej 53A Kummingatan 8A 1:2	2800 Lyngby S-754 48 Uppsala
Nyhegn, Henning Olsen, John	Industrivænget 28 Ketilstorp alle 78	3400 Hillerød 2650 Hvidovre
Persson, Sten Petersen, Luis	Palslyckegatan 26 Østergårds alle 28	S-302 30 Halmstad 2500 Valby
Pettersson, Karl-A Rabenhøj, Hans	Diskusgatan 72 Skolesvinget 3 Kragelund	S-722 40 Västerås 8723 Lösning
Randsted, Grim Rasmussen, Allan	Vebekkevej 6A Smedegårdsvej 23	N-1351 Rud 3700 Rønne
Rasmussen, Poul Rågwall, Sven	Nyvangsvej 23 2th Uranusgränd 7	4400 Kalundborg S-302 42 Halmstad
Sandberg, Kurt Skoven, Kurt	Vallgatan 23A Carit Etlarsvej 61	S-302 42 Halmstad 8210 Århus V
Sundvall, Leif Sørensen, Niels W	Odenvägen 1B Danavej 33	S-181 32 Lidingsø 4700 Næstved
Tedenrud, Rune Vang, Oscar L	Ringbergagatan 91 Fyrreholmen 9	S-212 30 Malmö 2630 Tåstrup
Weishaupt, Per Widell, Karl E	Æ 77 Granbakken 9	9210 Ålborg SØ

**Telefonnumre** har det desværre ikke været muligt for Fritz at få med på adresselisten, da kun nogle meget få på indbetalingskortet har fulgt vores opfordring om at opgive deres telefonnummer til offentliggørelse.

Tele Danmarks "Oplysningen" kan bruges ud fra adressen - spørg eventuelt formanden, om han kan hjælpe!

**RC-regler:** Tak til Niels Hassing for hans initiativ for at få dannet RC-regler. Hvis bestyrelsens forslag om en arbejdsgruppe vedtages - hvad vi naturligvis håber - vil der blive brug for opbakning til arbejdsgruppen. Niels Hassing har jo selv kontakt med en del interesserede, men måske har andre gode råd eller forslag. De bedes kontakte Niels med sådanne.

Eli Nielsen har bl.a. foreslået, at man oprettede en klasse for "ægte" RC-oldtimermodeller med en øvre grænse ved 1960 eller 1970. Bestyrelsen har stor sympati for denne tanke, som arbejdsgruppen nok bør tage med i sine overvejelser.

Måske skulle gruppen prøve at kontakte nogle af de gamle pionerer på området som for eksempel Jan Hacke, der er aktivt medlem af RC-unionen?

**Gave fra Svend Greigs børn.** Nogle af de tegninger, som vi har fået fra Greigs arvinger, findes i så mange eksemplarer, at de kan sendes med bladet som vedlagt tegning. Dette nummer indeholder således tegning til en lille gummimotormodel fra 1950

"bette Knøws".

Den kan bruges i vores konkurrenceklasse C-0 for gummimotormodeller under 50 cm. Mange af vore medlemmer har jo kendt Svend Greig og kan måske betragte det som gave fra ham.

I næste nummer vil jeg fortælle mere om hans virke og Dansk Modelflyveindustri. Måske har nogen af jer lyst til at bidrage med nogle erindringer?

Formentlig vil det blive muligt at vedlægge bladet flere tegninger i den kommende tid.

EK

Vedtægter for Dansk Modelflyve Veteranklub (DMV).

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

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

B. DMV tilknyttes Dansk Modelflyveforbund.

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

D. DMV ledes af en bestyrelse bestående af formand, sekretær og kasserer, der vælges på et landsmøde for et år ad gangen. Desuden vælges en suppleant og en revisor.  
Bestyrelsen kan nedsætte udvalg til at tage sig af særlige opgaver.

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

Mødets dagsorden:

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

Landsmødet er beslutningsdygtigt, når det er lovligt indkaldt.

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

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

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

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

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

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

Arne Hansen            Tage Hansen            Knud Hartvig Jensen            Erik Knudsen

Fritz Neumann        Harry Nielsen            Poul Rasmussen            Oscar Vang

Karl Erik Widell

## Hvad skal du bygge i vinter?

Vinteren og de lange aftener er snart over os. Hvis du overvejer, om også du skulle bygge en oldtimermodel, der skal være klar næste år - ja, så er det nok bedst at begynde planlægningen nu.

### Men hvor købes hvad?

Tegninger kan fås fra vort tegningskatotek, som efterhånden rummer mange tegninger. En ajourført liste er undervejs - men du er velkommen til at spørge EK, hvis du gerne vil have et godt råd. Vi får kopieret til dig, og du betaler kostprisen + porto. Du skal regne med nogen leveringstid. Der medfølger girokort til indbetalingen. Også i Sverige findes et tegningskartotek, som vi har mulighed for at trække på.

Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping, Sverige sælger en del svenske oldtimertegninger.

Materialer fås flere steder, blandt andet:

Model og Hobby, Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K. Tlf.: 33 14 13 10

Erik V. Jørgensen, Nordvænget 12, 3520 Farum.

Leif O. Mortensen, Nørremarksvej 61, 9270 Klarup, tlf. 98 31 94 22

Motorgummi og lunte fås hos:

Erik Knudsen, som også regner med i løbet af vinteren at kunne levere små specielt lette timere, der kan bruges selv til små gummimotormodeller.

Et katalog, der indeholder alt, hvad en oldtimer kan ønske sig, fås ved at sende 6 internationale svarkuponer til SAMS, der nok er den største forretning for disse specielle ting - herunder materialer til indendørs modeller.

Tegninger, balsa, beklædningspapir, motorgummi, timere, CO-2 motorer - alt findes i kataloget.

### EUROPE'S LEADING FREE FLIGHT Model Mail Order Supplier

SAMS MODELS  
The Chapel  
Sandon  
Buntingford  
Herts SG9 0QJ  
England

Tel: 01763 287606 or 01763 288384  
Fax: 01763 288490

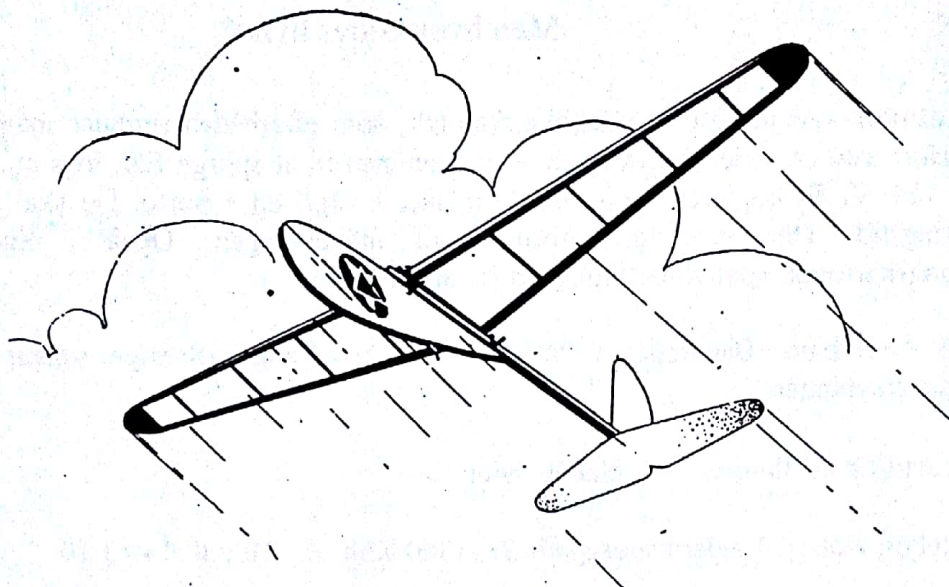
### Bagsiden

viser 2 af Svend Greigs tidlige modeller. Annoncen er fra Det nye modellflyveblad, som Greig udgav og Johannes Thinesen var redaktør for. Sv.-H.1 var navnet på mindst 7 forskellige modeller. Tegning til den viste har vi nu - den er ca 1939 og omkonstrueret af Sven Wiel Bang til at passe efter de da nye FAI-regler.

20  
ØRE

2. Aarg. . Nummer 7

Juli 1942

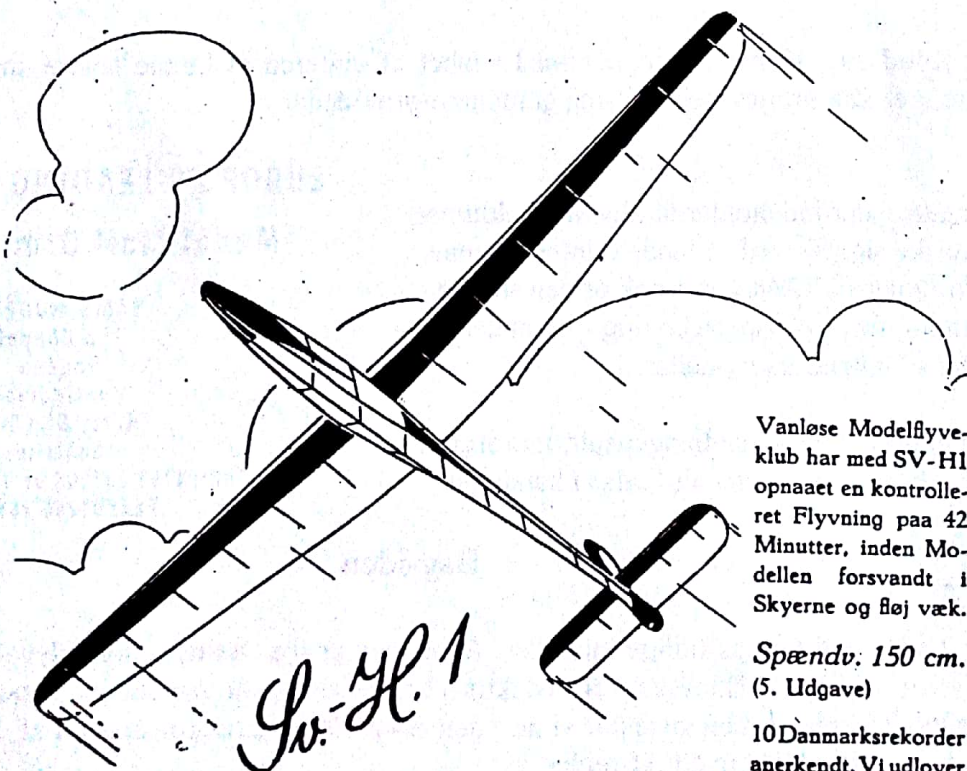


Baby

Spændvidde 49 cm.

Da de fleste Dele er færdiglavet og klar til Sæmsætning, er det den rigtige Model for Begyndere.

Byggesæt m/ Tegn. .... **250**



Vanløse Modelflyveklub har med SV-H1 opnaet en kontrollet Flyvning paa 42 Minutter, inden Modellen forsvandt i Skyerne og fløj væk.

Spændv: 150 cm.  
(5. Udgave)

10 Danmarksrekorder anerkendt. Vi udlover 25 Kr. for hver ny Rekord.

Byggesæt m/ Tegn. **685** . Tegning alene **2,00**

## DANSK MODELFLYVEINDUSTRI, SKJERN

(Lukket fra 6.-12. Juli, begge Dage incl.)