



Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2 - 1997

SAM - 1985

6. Årgang



Det danske A-2 landshold NM 1946

Fra venstre ses C.J. Petersen med Calle 10, Høst Aaris med ?,
holdleder Per Weishaupt, Mogens Erdrup med Suomi og
Kjeld Enevold med KE-17.

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

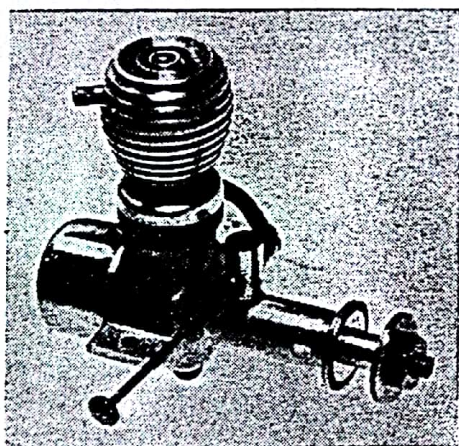
Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvej 73
4220 Korsør
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

Æresmedlemmer:

Per Weishaupt
og
Sven Wiel Bang



MIKRO DIESEL II

Nu kun

50 kr.

K. NIELSEN Mekanisk
etablissement . PALæ 6628
Kronprinsensg. 8 . Københ. K.

Næste nummer - 3/97 - vil vi prøve at få ud inden Jul 1997. Det er planlagt til at indeholde blandt andet :

1. De nordiske landskampe 1945-53
2. Trimning af gummimotormodeller
3. VM for A-2 i Trollhättan i 1950
4. optræksteknik for gummimotormodeller
5. Eaton Bray 1946

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere.

DEAD-line: 15.november

Til de næste numre er der planlagt artikler om:

1. King Peters Cup 1939
2. OMF's historie
3. FJ-modellerne
4. Eliteflyverprøver
5. Linestyling
6. VM i 1955 og 1956
7. Dieselmotormodeller

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

GREIG Byggesæt

Byggesættene er lidt medtaget af tidens tand - men prisen er også lav. Tegning medfølger. Materialerne er 50 år gamle!

Torpedo gummimotormodel (abachi) 1946	97 cm
Greigs dieselmotormodel 1946	90 cm
Krølle A-2 (ikke i æske-ufuldstændigt)	142 cm
Olympia A-1(" " ")	85 cm
Pris pr. Stk. 150 kr. + porto (Olympia 100 kr.)	

Kun få tilbage - kontakt

Hans F. Nielsen, Klemivej 4,
8355 Ny Solbjerg

Tlf.: 86 92 78 76

NB. Tegninger - 50 kr. kan købes separat.

MIKRO II motoren til venstre har DMV desværre ikke i sin samling..

Til medlemmerne

Bladet.

Dette nummer af bladet bærer præg af den udvikling, som er sket indenfor DMV. Her tænker jeg på bygge- og flyveaktiviteten, som er vokset stærkt i de sidste år. Dette nummer har derfor referater og billeder fra Oldtimer SM og DM samt 3 modeller med tegninger lige til at bygge efter. I næste nummer vil der igen blive plads til andet stof af mere historisk art, som er udskudt af hensyn til det aktuelle stof.

I øvrigt vil jeg gerne efterlyse **bidrag fra læserne** - gerne, hvor man fortæller om de modeller, som man har bygget samt erfaringer under bygningen, som vi andre kan drage nytte af. Så ud med fiduserne - også vedrørende trimning.

Vi bringer denne gang en tegning af **Calle 10 tegnet af Hans Fr. Nielsen (tak!)**. Det ville være godt, hvis andre havde lyst til at bidrage med tegninger egnet for bladet - gerne til at bygge efter. Har nogen adgang til en kopimaskine, hvor vore store tegninger kan nedkopieres til A-4 størrelse, vil vi også kunne bringe disse...

Også i dette blad kan læserne glæde sig over en Greig-tegning - denne gang en **KZ-7** flyvende skalamodel.

RC - oldtimermodeller.

Ved DM i år var denne klasse med for første gang takket være Niels Hassing. Han måtte desværre melde afbud, og Scott Føyen fra Norge, som medbragte en Suomi med siderørskontrol, fløj ikke med den på gr. af vejret.

Det ville være rart, hvis de erfarne RC-folk som f. eks. **Niels Hassing** ville skrive i bladet om deres erfaringer - gerne praktiske oplysninger som hvilke RC anlæg, der kan bruges, priser, indbygning af RC osv. Næste år skulle Ole og Erik Holtens vandrepokal i klassen gerne kunne uddeles.

Flyvepladser.

Pladsen på Skjern Enge, som deltagerne ved DM 97 så og kun 2 prøvede, er særdeles god til fritflyvning og RC- svævemodeller, men ikke tilladt til RC- motormodeller. Pladsen ved Fredensborg sidste år var ikke særlig god til fritflyvning, men god til RC-modeller. Så kære medlemmer - **på jagt efter velegnede flyvepladser...**

Nordisk landskamp.

De "flyvende" medlemmer i DMV er nu ved at have trimmet deres modeller så godt, at det måske var tid til at udfordre vore nordiske venner til landskamp. Man kunne måske begynde i det små ved at indlægge den i Oldtimer SM. Inden konkurrencen begynder, aftales holdene. Afhængig af årets tilmeldte kunne man lade holdene bestå af f. eks. 2 A-2 modeller, 1 Wakefield og 1 D-model.

Det kan være forskelligt fra år til år, hvilke hold der kan dannes - måske et år er det 2 A-2 og 2 A-1 modeller, som danner hold?

Indlæg om dette modtages meget gerne, så der er grundlag for at sende et forslag til det svenske oldtimersällskap.

Postkonkurrence.

I sidste blad kunne man læse om en postkonkurrence, som Jim Moseley i Canada arrangerer. Det er endnu ikke for sent at være med. Flyvningerne skal blot foretages **senest 31. oktober**. Måske skulle du se **side 23 i nr. 1/97...**

TAK!

til **ALLE**, der har givet gaver - bl. a. til

Johannes Thinesen, som har sendt DMV en pakke fyldt med modelflyvehistoriske klenodier bl.a. hans **Scrapbog fra Odense Modelflyveklub, en indbundet udgave af "OPDRIFTEN"** - et modelflyveblad fra 1940'erne udgivet af **Hans Nyholm Johnslev, Molbo-Flyveposten, Bjergsted Flyvepost, regelhefter** og meget andet. Bladets læsere vil i den kommende tid nyde godt af denne **uvurderlige gave. Tak!**

Erik og Ole Holten, som har skænket en **vandrepokal** til uddeling ved Oldtimer DM i klassen for RC -svævemodeller. Billede og regler for uddeling kan ses i næste blad.

Orla Mortensen, som ikke selv kunne komme til DM, men sendte **en check på 500 kr.** til brug ved DM. Bestyrelsen vil anvende dem til en vandrepokal til uddeling ved DM for "**Årets oldtimermodel**". På landsmødet vil vi opstille regler for uddelingen.

Markku Tähkhäpää fra Finland, som ved SM 97 på Rinkaby forærede DMV 7 tegninger i hel størrelse af **finske svævemodeller fra 1940'erne**, hvor Finland var blandt de førende ved udvikling af specielle modelprofiler ud fra de nye teorier om Reynoldstallet. Næste gang fortæller vi mere om disse modeller. **Kiitos - Markku!**

Vinterhygge.

Byggesæsonen står for døren. DMV kan skaffe kopier af vore mange tegninger til kostpris - ufuldstændige lister over tegninger kan findes i tidligere blade. En ny fuldstændig liste skulle være klar til næste nummer - indtil da er man velkommen til at kontakte **redaktøren.**, som også kan give råd om, hvor man køber materialer.

Landskampen i Finland

Efter maanedlange Forberedelser med Udtagelse af Holdet, Søgnig af Visa, lange Forhandlinger med Nationalbanken o. s. v. afgik Dansk Modelflyver Unions Landshold den 15. August fra Kastrup med DDLs DC 3 „Tor Viking“. Modellerne var to Dage før fløjet til Stockholm af en DC 4 fra KLM, idet DC 3'en er for lille! Det kostede en hel Del ekstra, fordi DDLs Service ikke stod ganske paa Højde med Reklamen.

I Stockholm tog vore KSAK-Venner sig glimrende af Holdet, som derpaa samme Eftermiddag afrejste med Baaden til Finland sammen med Svenskerne — med Ing. Déranz i Spidsen — og Nordmændene, som for første Gang deltog med et Hold, som ledtes af Harald W. Orvin.

Fra Ankomsten til Åbo var Landsholdene helt og holdent Finlands Flygförbunds Gæster — og hvilken mageløs Gæstfrihed og glimrende Organisation, de udviste! Straks i Åbo blev Gæsterne beværtet paa det bedste, og under hele Opholdet i Finland stod en hel Bus til Raadighed, saa de kedelige Jernbanerejser blev undgaaet. Redaktør Virkki og den til Flyveingeniør studerende Modelflyver Stude tog imod og var Værter indtil Ankomsten til Björneborg, hvor Modelflyvechefen Lennart Poppius himself overtog Ledelsen. Poppe havde ordnet det hele, saa alt klappede med en imponerende Præcision. Man undrede sig over, hvordan han tit havde klareret det under de vanskelige Forhold i Finland. Bortset fra hans egen Dygtighed skyldes det den enestaaende goodwill, som Flyvningen nyder overalt i Finland.

Hotel Otava var Hovedkvarteret i Björneborg. Her blev Modellerne kontrolleret meget nøje og afmærket med smaa Nummersedler — saa der kunde ikke „laves Numre“ med at bytte om paa Delene. Derimod tillod Juryen — de fire nordiske Chefer — at de lidt for store svenske Modeller blev godkendt. De havde nemlig regnet med projekteret Areal af Ører o. lign., og dette var endnu ikke klart fastlagt i de nordiske Regler. Endvidere blev det tilladt at indsætte Reservemodeller efter Behag — ogsaa uden Havari eller Bortflyvning.

Desværre kunde ordentlige Trimmingsflyvninger ikke gennemføres Fredag Aften, hvilket var en af Turens faa Mangler, thi om Lørdagen var Termikken paa Björneborgs store tyskbyggede Flyveplads saa stærk, at Kjeld Enevold Nielsens bedste Model omgaaende forsvandt paa en 10—15 Meters Højstart. Om Eftermiddagen afholdtes igvrigt Konkurrence i A 3, som vor gamle Kending Gunnar Persson vandt overlegent. Danskerne og Nordmændene havde kun A 2 Modeller med.

Landskampen foregik fra Kl. 18 til 20,30 i 3 Perioder à 45 Minutter. Poppius var samtidig en myndig Konkurrenceleder og Speaker for Tilskuerne, som der var en hel Del af. 8 Tidtagerhold stod til Raadighed, Snorkontrollen var det eneste, der ikke var fuldkommen; men det var en stor Forbedring fra sidste Aar. Den afmærkede Bane var ikke ganske 100 m, men til Gengæld klikkede Kontrollen i den ene Ende, idet man kom paa skraa af Banen, hvorved nogle Starter fik lidt over 100 Meter. Næste Aar maa vi faa denne Detalje helt all-right. Ved den Jævnbyrdighed, som Kampen afspejlede, kan det faktisk spille en Rolle.

I 1. Periode lagde Svenskerne sig i Spidsen. „Bananen“ havde mindst (2.15), Persson mest (2.56). Danmark laa i Gennemsnit ca. 15 Sek. bagved. Calle og Enevold havde 2,23, mens Høst's tunge Model ikke var saa glad for den stille Aftenluft og kun naaede 1.32. Finnerne kom efter os, Kauhanen med 2.32, men Santala kun med 29 Sek. p. Gr. af Snorbrud i lav Højde. Imidlertid medførte den nye Holdregel, efter hvilken Holdets daarligste Mand ikke regnes med, at man ikke fuldt kunde se Stillingen før til Slut, hvilket forringede Spændingen. Alligevel havde Danskerne efter at have set Stillingen paa den sorte Tavle endnu Haab om en Sejr.

Men det gik anderledes. Der havde været svage Faldvinde over Pladsen først, hvilket havde trykket alle Tiderne. Danskerne fløj nu meget bedre, Erdrup 3.23, Calle 2.52, Høst 2.21, mens Kjeld kun fik 1.59. Men Svenskerne gik endnu mere fremad, idet baade Isacson og Persson havde ca. 3.11. Ogsaa Finnerne blev nu farlige. Kauhanen var daarligst med 2.57, Silmunen bedst med 3.40. Nordmændene, som ikke havde Reservemodeller og ingen videre Træning, ansaa vi ikke for farlige i Aar.

I sidste Omgang kom Kjelds Model ned paa 1.19 — hans Reservemodeller var nemlig ikke færdigtrimmede. Høst fik derimod hele 2.48 og passerede dermed Kjeld. Calle var nu i hel rigtig Form med 3.27, og Erdrup sikrede med 3.30 sig et Gennemsnit paa 3.04,8 som bedste Resultat og 3. bedste individuelle Præstation.

Persson havde fløjet 4.04,5 og fik i Gennemsnit 3.23,9, mens Isaccsons ejendommelige „Scout“ fløj Kampens sidste Start med 3.39. Hermed vandt Svenskerne Landskampen med Slutgennemsnit 3.01,7. Finnerne fik Hævn over os fra sidste Aar med et Par Sekunder, idet de havde 2.47,8, mens vi fik 2.44,0. I alle Tilfælde var det pæne Resultater, og baade Finnerne og Danskerne begynder nu at true de i Fjor saa overlegne Svenskere. Nordmændene fik kun 1.38,2 — men det bliver nok mere næste Aar. Det ligger ret stille med Modelflyvningen deroppe siden Krigen.

Resultaterne som saadan er pæne, men viser inder ingen Fremgang fra 1941—42, hvor man i OM-F paa lignende stille Aftener havde lige saa gode og bedre Gennemsnit med de gammeldags Modeller. Alle de danske Starter var perfekte. Modellerne var næsten alle nye, af ret enkel Konstruktion. Alle havde en eller to Reservemodeller med.

Efter Landskampen var Holdene Gæster hos Damernes Flyveklub, og om Søndagen foregik Resten af Konkurrencerne samt Flyvedagen, i hvilken Præmieuddelingen var indlagt. Svenskerne blev de første, som fik den nye Shell-Pokal. Efter Afslutningsmiddagen kørte Bussen Holdene til Svæveflyveskolen Jämijärvi, et dejligt Sted, hvor den sidste Dag blev tilbragt tvangsfrit. Mange af de Modelflyvere, man havde mødt, var Svæveflyvere. Poppius har saaledes 175 Timer! Og det viste sig, at 80 pCt. af Finlands Svæveflyvere har været eller er Modelflyvere. Tirsdag Morgen afgik den trofaste Bus igen til Åbo, hvor der blev taget hjertelig Afsked med Finnerne. Holdlederen, der havde haft Konferencé med de andre nordiske Modelflyvechefer paa Jämi, blev



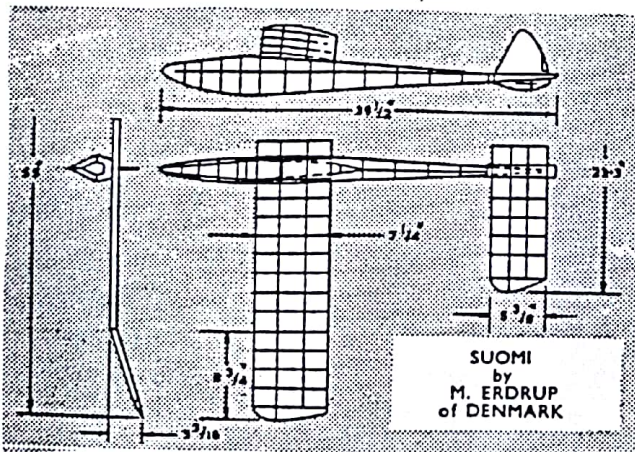
Det sejrende svenske Hold, fra venstre: Persson, Icaasson, Friberg, Bananen og G. H. Derantz

der endnu et Par Dage for at indvinde flere Erfaringer. Resten fortsatte til Stockholm, hvor KSAK endnu engang var Vært. Onsdag Aften ankom det danske Hold igen til Kastrup efter en interessant Natflyvning. Kasserne gik det smertefrit med i Stockholm. De ankom Dagen efter og blev denne Gang endog transporteret ind til Byen i DDLs Bus!

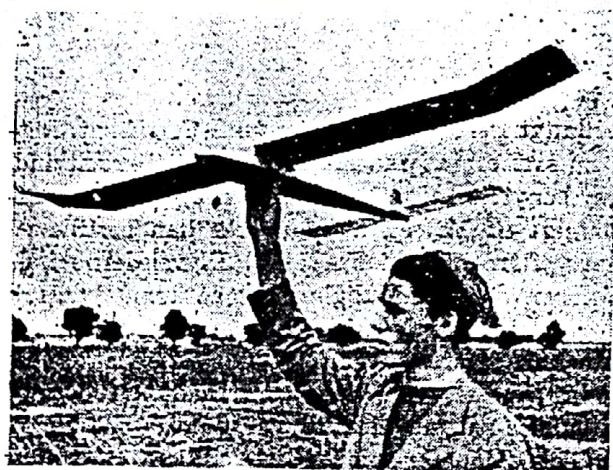
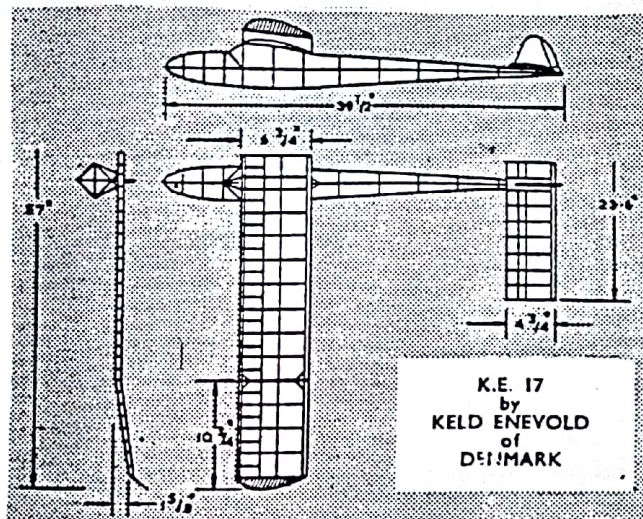
Landskampe er meget bekostelige Foretagender (især naar Nationalbanken ikke vil give Valuta til Togrejse i Sverige), men de er meget væsentlige som Aarets Højdepunkt for Modelflyverne, og de fremmer i høj Grad det nordiske Samarbejde. Næste Aar bliver det vel vor Tur til at være Værter — —

De svenske Mesterskaber blev afholdt samme Dag som vort DM for Svævemodeller i stort set samme Vejr, men med ikke helt saa fine Svævemodelresultater. Svenskerne har endnu deres opdelt i Klasser, endog efter den gamle Inddeling. C. O. Svensson fra Halmstad vandt den lille Klasse med 3.18, mens Lennert Olsson fra Bjuv vandt den store med 3.38 med Persson paa Andenpladsen med 3.29.

Derimod var Gummimotormodellerne meget imponerede. Foruden Landegren fra Västerås, som har fløjet hele Tiden, og som vandt den store Klasse med ikke mindre end 4.25, var en hel Del af de „gamle“ dukket op. Ake Larsson fra „Vingarna“ vandt den lille Klasse med 3.00. Gas-motormodeller mødte op i større Stil end nogensinde. Sigurd Boberg fra Västerås vandt med 2.33. „Vingarna“ vandt Holdkonkurrencen med sammenlagt 7.58, mens Västerås havde 7.44 og Cumulus, Stockholm, 6.24.



Byggetegninger: Suomi findes i kartoteket, KE-17 i nr. 2/96 og Calle 10 i dette blad. Hans Fr. Nielsen har prøvebygget modellen og lavet tegningen.



Danmarksmesteren 1946, Kjeld Enevold Nielsen

Danmarksmesterskabet for Svævemodeller blev afgjort 25/8 ved Fredericia, hvor ca. 50 Modelflyvere fra hele Landet (København, Frederikssund, Haslev, Odense, Fredericia, Vejle, Nyborg, Aarhus, Hobro, Tønder og Esbjerg) mødte op og konkurrerede under Ledelse af Svend Terp, Vejle.

I første Periode var der Termik, bl. a. opnaede Kjeld Enevold Nielsen, OM-F, en Flyvning paa 10,42, Dagens bedste, den bidrog til, at Kjeld erobrede DM'et fra Høst-Aaris, der havde 10,00.

Nedenfor bringer vi Konkurrenceresultaterne, der sikkert er de bedste, der e set her i Danmark.

Kjeld Enevold Nielsen, S	3.59.3
Aage Høst-Aaris, S	3.45.5
Henning Christiansen, 201, »Diogenes«	3.42.8
Jens Arne Lauridsen, 608, S	3.34.4
Kjeld Lopdrup, 105, S (»Delta«)	3.21.1
Børge Hansen, 406, S (»Pjerri 44«)	3.20.7
Carl Johan Petersen, 301, S	3.20.3
Kurt Rechnagel, 201, S (»Diogenes«)	3.14.4

Deltagerliste for Oldtimer DM 1997.

A-1:	Tycho Andersson	Fidusia	1950
	Tycho Andersson	Jokum	1947
	Fritz Neumann	Jokum	1947
	Fritz Neumann	FJ-1a	1940
	Rune Tedenryd	HW-44	1944
	Frank Dahlin	Fidusia	1950
	Birgit Dahlin	Fidusia	1950
A-2:	Tycho Andersson	Victory	1953
	Arne Hansen	AH-20 Cumulus	1948
	Erik Knudsen	AH-24	1950
	Hans F. Nielsen	Sherif	1952
	Eli Nielsen	Aurikel	1953
	Rune Tedenryd	Bora Gunic	1952
	Rune Tedenryd	Aurikel	1953
	Grim Randsted	Cumulus (P.Hoff)	1946
	Fritz Neumann	FN-23	1953
A-3:	Hans F. Nielsen	KR-21 Diogenes	1945
	Frank Dahlin	KR-21 Diogenes	1945
C-0:	Thomas Johansson	Trumf	1938
C-1:	Tycho Andersson	High Climber	1938
	Grim Randsted	Senator	?
	Bjarne Jørgensen	BJ-13	1950
C-2:	Ingvar Persson	Termik III	1944
	Grim Randsted	Colibri (P.Hoff)	1947
C-3: Wakefield	Ingvar Persson	Copland	1939
	Ingvar Persson	Krusader	1939
	Grim Randsted	Orwin	1950
Twin Pusher: Bjarne Jørgensen			1935

Selv om der før Oldtimer DM 1997 var en meget dårlig vejrudsigt, mødte alle tilmeldte op. Herover ses de tilmeldte modeller, hvortil kommer en RC-Suomi, som **Scott Føyen** fra Norge medbragte.

Der blev "kun" fløjet 5 starter i alt - meget modigt gjort af **Thomas Johansson** med sin lille **Trumf** fra 1938 og **Bjarne Jørgensen** med sin **BJ-13**, DM-vinder fra 1950.

Konkurrencen foregik samtidig med DM for moderne fritflyvende modeller. Her aflyste man alle starter på trods af de moderne stærke materialer som kevlar og kul- og glasfiber.

Thomas og Bjarne fløj deres starter søndag formiddag - de små modeller fløj fremragende, men var meget udsatte på jorden.



Flot start i klassisk stil

Alle betingelser for et godt DM var ellers tilstede - 29 tilmeldte spændende historiske modeller og en meget stor åben flyveplads med gode hjemhentningsforhold. Men vejret tillod kun lidt flyvning af 2 særligt hårdføre oldtimerflyvere, som var kommet for at flyve.

Til venstre ses **Thomas Johansson** starte sin 50 cm gummimotormodel **Trumf** - en svensk konstruktion fra 1938 af **Arne Roggentin**. Modellen fløj meget fint og stabilt i den hårde vind, selv om blæsten tog voldsomt i den. En stabil velkonstrueret og veltrimmet model, der vandt det åbne oldtimer danmarksmesterskab i klasse C-0/C-1.

Ved briefing'en lørdag enedes deltagerne hurtigt om at aflyse lørdagens flyvninger, håbe på bedre vejr søndag og så ellers køre til Veteranflymuseet i Stauning ca 15 km. fra Skjern for at bese alle de gamle motorfly og svæveplaner samt DMV's udstilling af FJ-modeller. Alle modellerne hænger der nu - selv om vi ikke havde én FJ-tegning ved klubbens start i 1991.

En moderne Starfighter var lige ankommet til museet - en stærk kontrast til en stor Ellehammerudstilling. Museet er nok en rejse værd...

Efter fællesspisningen så vi på tegninger og sammenlignede gamle med tilstedeværende moderne modeller. Video vist også med både gamle og nye fritflyvende modeller.

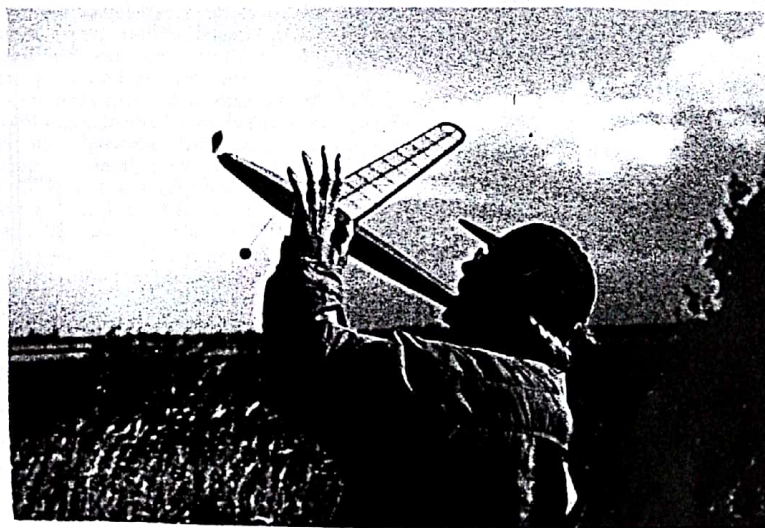
Søndag fløj de modige: **Thomas vandt** med (64+40+47) sek., som med handicap 3 gav **360 points** mod **Bjarnes** (78+89+0) sek, som med handicap 1 gav **167 points**. Bjarnes model blev blæst rundt og havarede i anden start. **TAK til Thomas og Bjarne**, fordi vi fik lidt flyvning ud af DM 97...

Bjarne håndstarter her sin selvkonstruktion BJ-13, som han vandt DM med i 1950 på Beldringe flyveplads.

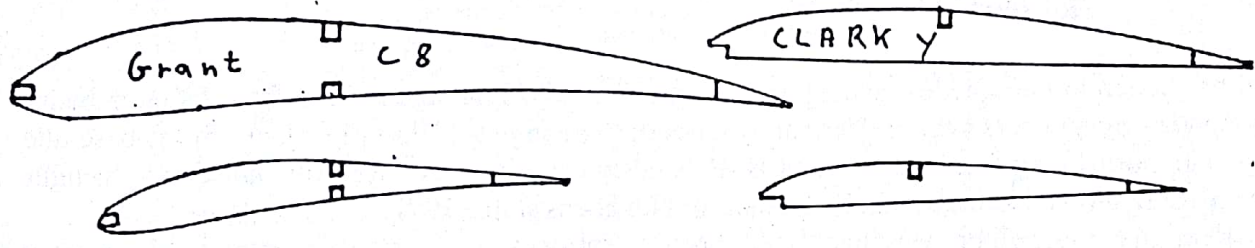
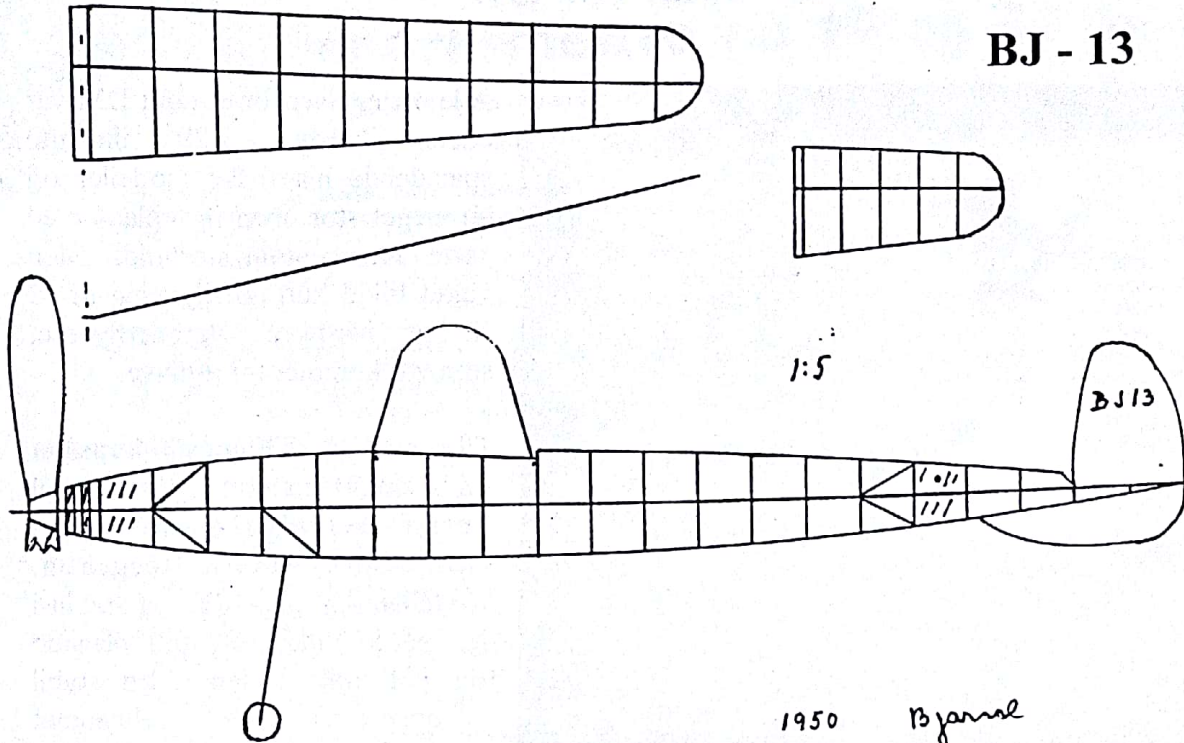
Modellen er nybygget og meget velflyvende - med det nye TAN II gummi vil den komme meget højt op i roligt vejr.

Bjarne har sendt os en tegning - så måske skulle den være dit projekt i vinter...

Bjarne har dog truet med at reparere sin model!



Fotos: Erik Knudsen

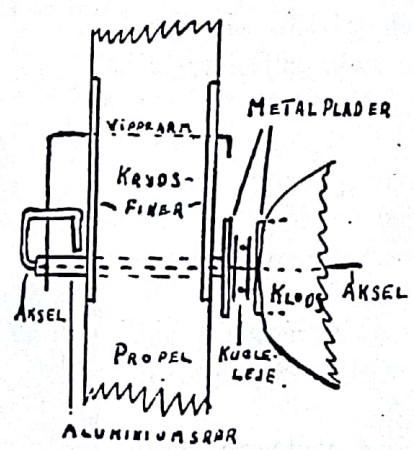


ET FRILØB — UDEN LODNING

En fidus fra "Gandhi" alias Boy Konstmann fra et FLYV først i 40'erne.

I det følgende vil jeg give en Beskrivelse af, hvorledes man laver et Propelfriløb uden Lodning. Selv om der maaske ikke er saa mange, der byger Motormodeller, tror jeg nok, at disse »Fiduser« kan hjælpe de faa, der har »hamstret« Motorgummi.

Vi tager først Friløbet. Det vanskeligste ved et Friløb er som bekendt Lodningen af den lille Kugle, der skal forhindre Motoren i at trække Akslen fast mod Propellen, saa den ikke kan rotere frit. Da mine Lodninger flere Gange blev sprængt af Motorkraften, trods det, at de var udført af en Fagmand, satte jeg mig til at opfinde det Friløb, jeg her præsenterer Læserne. Jeg har prøvet det paa mange Modeller, og det har ikke svigtet endnu. Akslen bøjes først fortil, og derefter anbringes paa denne et Stykke Aluminiumsrør, der skal være ca. 1½ Gang saa langt som Propellen er tyk. I Propellen bores et Hul saa stort, at den løber let rundt paa Aluminiumsrøret, der gerne maa spænde paa Akslen bag Røret. Derefter sættes



Kuglelejet eller Tryklejet paa og Akslen stikkes gennem Klodsen, og Friløbet er færdigt.
Boy Konstmann.

Danmarks mestre på 14 og 59 år i Odense

For ringe indsats med gummimotormodeller, god konkurrence med fritflyvende gasmotormodeller

Er modellflyverne tungnemme?

ER de danske modellflyvere tungnemme, reaktionære, stokkonservative? Eller hvad er der i vejen? Nu har vi haft motorgummi i over et år og balsa i et halvt. KDA har udgivet en udmærket gummimotormodel for begyndere, og der er skrevet en del om gummimotormodeller. Og dog var der kun 3 af 7 tilmeldte til kampen om titlen som danmarksmester med gummimotormodel den 27. august i Odense lufthavn. Resultatet var ikke bedre end sidste år, kun 224 sek., men burde have været det dobbelte.

Og så er der termikbremserne, som vi nu har prædiker om i et år uden resultat. Modellflyverne insisterer åbenbart på at flyve deres modeller bort og gå glip af sejre, de ellers kunne have fået. Flere og flere er dog ved at indse betydningen af den simple termikbremse, som man overalt i udlandet anvender nu: en lunte udløser haleplanet fra dets normale stilling og klapper det op, hvorpå modellen hurtigt og sikkert kommer ned (FLYV 11/49 side 256). Så måske ser vi et par stykker ved de større konkurrencer i 1951!

45 års aldersforskel mellem mestrene

Siden vandrepokalen for DM med gummimotormodeller blev udsat i 1943 har der

Stillingen i distriktskonkurrencerne

Nu er sommeren desværre forbi og med den de store begivenheder, danmarksmesterskaberne, de udenlandske konkurrencer o. s. v. Den 22. 10. fortsætter distriktskonkurrencerne for at afsluttes den 3. 12. Det bliver spændende, hvem der løber af med de mange pokaldagspokaler i den samlede konkurrence. I mange distrikter og klasser skulle der være gode muligheder for at ændre på den nuværende stilling i konkurrencerne, der er den følgende:

1. distrikt. A 1: Neumann (105) 1446, H. Hansen (105) 1350, O. Olesen (113) 1250. — A 2: H. Hansen (105) 2293, B. Hansen (105) 1781, H. Ekelund (113) 1710. — C: Kuniss (105) 1011, Ekelund (113) 253, E. Sørensen (105) 213. — D: S. Olesen (105) 400, Kuniss 153, P. G. Jørgensen (113) 71. — F: Bøving Jensen (105) 22 km/t, E. Madsen (111) 19 km/t.

2. distrikt. A 1: V. Petersen (207) 1733, H. E. Hansen (208) 599, B. Petersen (208) 558. — A 2: K. Johansen (207) 1319, B. Petersen (208) 1081, L. Jensen (214) 996. — A 3: H. E. Hansen 520, B. Schmidt (201) 444, K. Vestergård (214) 142. — D: K. V. Nielsen (207) 921, E. Knudsen (205) 131, V. Petersen 112. — F: V. Petersen 45 km/t.

3. distrikt. A 1: T. Østervig (301) 867, B. Honoré (301) 611, Pr. Petersen (301) 563. — A 2: E. Møller (304) 1701, A. Hansen (301) 1171, A. Høst-Aris (301) 1147. — A 3: Ev. Hansen (302) 887, J. S. Petersen (332) 585, Wichmann (302) 576. — C: J. S. Petersen 1116, B. Jørgensen (301) 149, Wichmann 92. — D: H. Iversen (301) 900, J. Håstrup (304) 243, V. Petersen (301) 172.

4. distrikt. A 1: T. Meyer (403) 1223, P. Voldsted (418) 411, S. O. Pedersen (403) 361. — A 2: S. Dybbro (403) 787, E. Rafn (418) 259, A. Jakobsen (417) 134. — A 3: J. H. Pedersen (401) 281. — D: Rafn 272. — F: Mouritzen (403) 91 km/t.

5. distrikt. A 1: P. Pedersen (502) 695, E. Madsen (508) 672, V. Christensen (506) 463. — A 2: J. Andersen (506) 1239, P. Pedersen (502) 1053, E. Madsen (506) 948. — A 3: J. Nielsen (502) 442, W. Christensen (506) 98.

6. distrikt. A 1: K. Hansen (611) 1248, A. Sørensen (612) 567, P. Madsen (608) 529. — A 2: K. Hansen 1782, J. A. Lauridsen (608) 1146, R. Sørensen (612) 892. — A 3: G. Pedersen (604) 241. — C: K. Larsen (612) 129. — D: H. Nielsen (612) 188. — F: H. Bruun (612) 66 km/t.

været tradition for, at der kom en ny mester hvert år. Således også i år. Men mens det hidtil har været en række kendte og erfarne modellflyvere, der har tegnet sig for de ret beskedne opnåede resultater, så blev årets mester en ny mand, den 14-årige *Bjarne Jørgensen* fra Odense Model-Flyveklub. Bjarne har syslet en del med gummimotormodeller i år, bygget flere Cleo'er og mødte nu med en lille selvkonstruktion BJ-13 i klasse C 1. Med den fløj han henholdsvis 89, 70 og 65 sekunder, og det var nok. Med de 224 sekunder var han langt fra nyborgfolkene *Erik Wichmann*, der med en Cleo opnåede 129 sekunder, og fra Wakefielddeltageren *Jørgen S. Petersen*, der kun fik 121 ud af det med sin Wakefield-model og sin reservemodel Cæsar på grund af nogle uheld. Sig så ikke, at der ikke kan ske overraskelser. Bjarne blev indmeldt i OM-F for mindre end 1½ år siden, har taget a- og b-diplom med svævemodel og a med gummimotormodel. Han er en energisk skole-dreng, som i sin fritid tager bypladser for at tjene til modellflyvningen, og han fortjener sin sejr.

Med fritflyvende gasmotormodel blev vor modellflyvnings "grand old man", den 59-årige *Age Høst-Aris*, mester trods stærk modstand. Det var altså velfortjent, at han figurerede på vor forside i sidste nummer, der udkom et par dage efter konkurrencen.

Hidtil bedste resultat med gasmotormodeller

Pokalen for gasmotormodeller er hidtil vundet af *Flemming Poulsen*, OM-F, i 1947 og de to næste år af *Carl Johan Petersen*, der således var en tredie sejr i år kunne få den til ejendom. Det var denne chance, der fik ham til at lade Wakefieldmodellen blive hjemme for at koncentrere sig om gasmotormodellen. Man havde jo ventet at se den nye Viking-motor ved denne konkurrence, efter at Calle præsenterede prototypen i påsken, og efter at den nu er så voldsomt efterspurgt, at produktionen ikke kan holde trit med efterspørgslen. Men mærkeligt nok holdt Viking-ejerne den hjemme, formodentlig fordi den endnu er for ny, og de ikke er fortrolige med den. Alle mødte med den velprøvede, men gammeldags *Thorning III* — undtagen Calle.

Han havde en 2.49 ccm Elfin med hjem fra England sidste sommer og havde gemt den til denne lejlighed. Men han havde gemt den for længe og ikke nået at få trimmet sin Calle 19 D, der afviger betydeligt i udseende fra hans tidligere typer. Indflyvningen et par uger før konkurrencen resulterede i voldsomme loops på grund af motorens enorme trækraft. Mere nedadtræk hjalp ikke. Endnu mere blev indbygget. Stadig loops. Haleplanet blev ændret, men ligemeget hjalp det. Og i Beldringe loopede den så meget, at man følte sig hensat til DM i kunstflyvning en uge senere. I første start kom den dog langsomt opad og fik i lav højde termik, hvilket gav 332 sek. I anden omgang endte det første loop i et dyk for fuld fart ned i en halmstak, som man var så forsigtig at starte foran. Sid-

Bjarne Jørgensen trækker op, mens konkurrenten Wichmann holder modellen. Nederst gør Høst-Aris sin model klar.

ste periode blev ikke bedre. Knækkede propeller og fejlstarter. Calle blev kun nr. 4 og forørede resterne af modellen bort. Det burde han ikke have gjort, for problemet må kunne opklares.

Selv om Calle begyndte nogle uger før dagen, begyndte han altså for sent. Mange ynder at bygge modellen natten til søndagen, hvor konkurrencen skal finde sted. Det er jo helt hen i vejret. Og det gør *Age Høst-Aris* ikke. Han bygger mange smukke modeller mellem år og dag, men han flyver sjældent med sin nyeste model til en konkurrence. Han benytter de modeller, han kender, og det er en klog politik.

Her fløj han med sin Høst-25 fra sidste år. Han fik noteret 360 sek. i første periode og var forsigtig for ikke at flyve bort i anden, hvor han kun fik 103. *Kai Hansen* fra Kolding, eneste udenbys deltager blandt de 9 konkurrenter, havde 102 i første, men fløj modellen bort i anden periode og fandt den ikke. Høst kunne derfor efter en fejlstart vinde med en flyvning på kun 58 sek. i sidste periode.

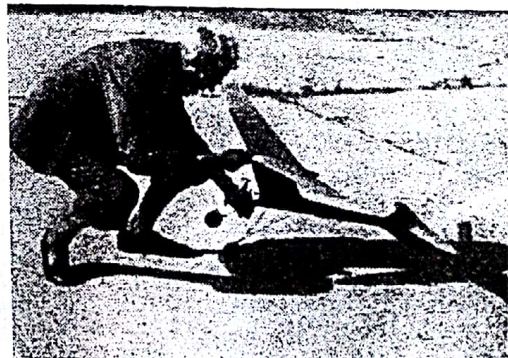
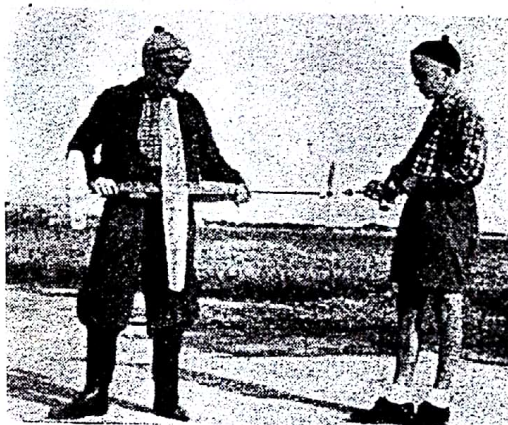
Hans samlede resultat på 521 er 97 sek. bedre end sidste års hidtil bedste resultat. *Kai Hansen* blev nr. 2 med 462 og *Mogens Erdrup* nr. 3 med 441, mens Calle fik 347.

Kai's model blev iøvrigt fundet af en lyst-sejler, 3 sømil uden for Gabet, ca. 15–20 km fra Beldringe. Motor og model holdt, men timeren blev delvis ødelagt.

Vejret havde været blæsende om formiddagen, men der var kun jævn vind om eftermiddagen med tidvis termik af den slags, man har en chance for at udnytte ved at starte i rette tid.

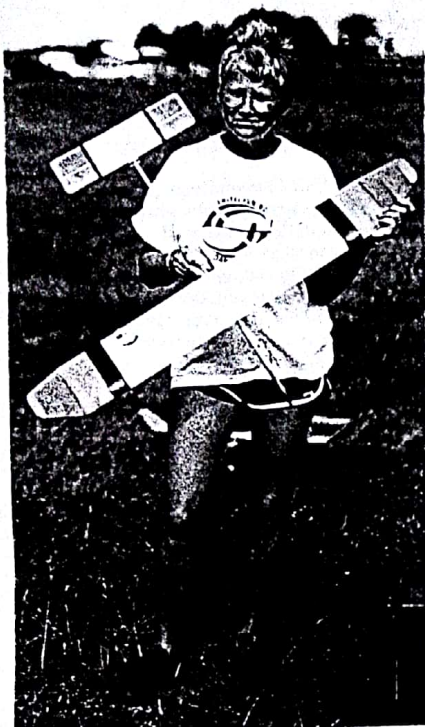
De to mestre fra Odense fortjente deres titler, men lad os få noget mere konkurrence med gummimotormodeller næste år.

PW.

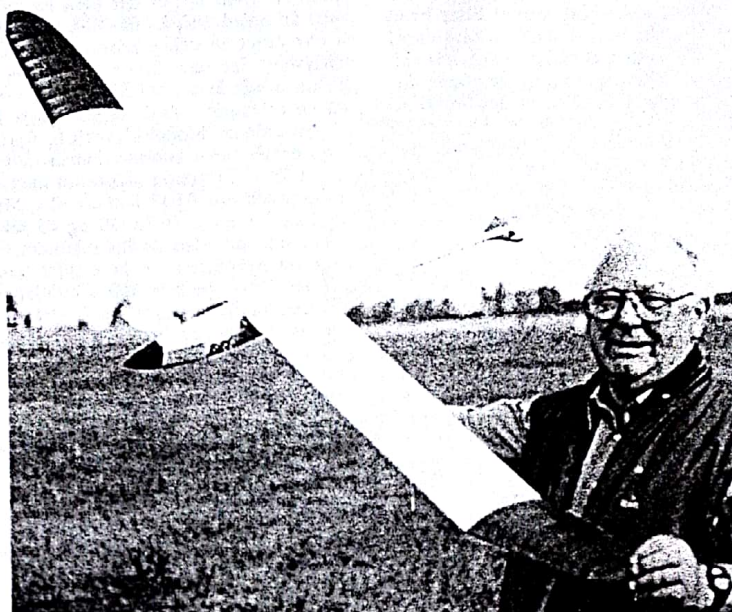


Per Weishaupts "opsang" til gummiflyverne hjalp! Allerede i 1952 var 2 fra den "nye generation" af gummimotormodelflyvere med til Wakefieldkonkurrencen: Bjarne Jørgensen og Erik Knudsen...

Oldtimer SM 1997



Birgit Dahlin DK med sin Fidusia



Vinderen i S-int Eli Nielsen DK med sin velbyggede og veltrimmede Aurikel.

Resultat i klasse S-1 med 28 deltagere:

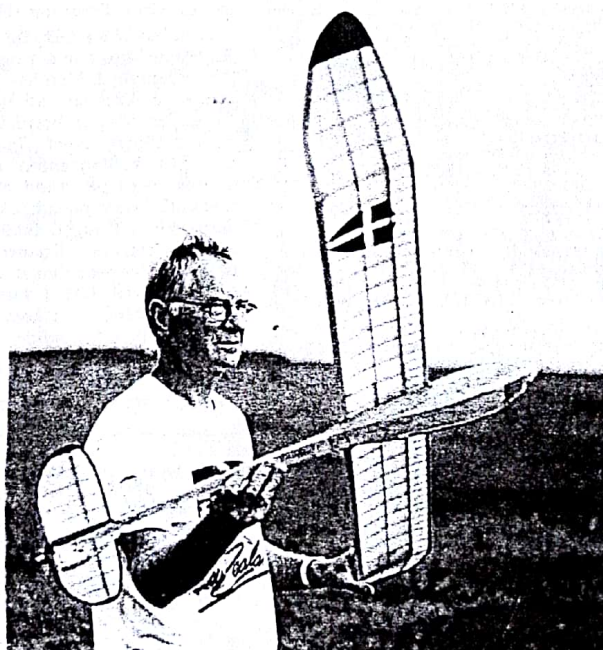
1.	Kurt Sandberg	HW-44	357 sek
2.	Urban Lindström	Sneiken	280 sek
8.	Frank Dahlin, D	Fidusia	204 sek
9.	Birgit Dahlin, D	Fidusia	182 sek

Resultat i klasse S-int med 20 deltagere:

1.	Eli V. Nielsen, D	Aurikel	408 sek
2.	Sven Landervik	Skymaster	385 sek
15	Hans F. Nielsen	Sherif	148 sek



Erik Knudsen med sin AH-24



Hans F. Nielsen DK med sin A-2 model Sherif fra 1952

Fotos: Erik Knudsen

Oldtimer SM 1997

En livgivende flyvning - det var ved Oldtimer SM i 1994 Lennart Hanssons betegnelse for en flyvning, hvor hans wakefieldmodel efter en perfekt jordstart steg i flotte spiraler i termik og derefter fløj sin maximumtid.

En god beskrivelse, som også kan bruges, når din svævemodel efter en perfekt højstart med 100 m line finder termikken og begynder at cirkle opad i snævre cirkler - og termikbremsen virker efter at maximumtiden er opnået...

Lennart har ret - for mange af os oldtimerflyvere giver sådanne flyvninger nyt liv til både krop og sjæl.

Lennart Hansson og Kurt Sandberg er mændene bag den store succes, som Oldtimer SM er blevet. Se på resultatlisterne, hvor mange modeller, der flyver i hver klasse.

Hvert eneste år er det Skandinaviens største fritflyvningskonkurrence. Scania Cup og Nordic Cup for moderne fritflyvningsmodeller kan ikke samle nær så mange deltagere - selv om Lennart også er manden, der arrangerer Scania Cup.

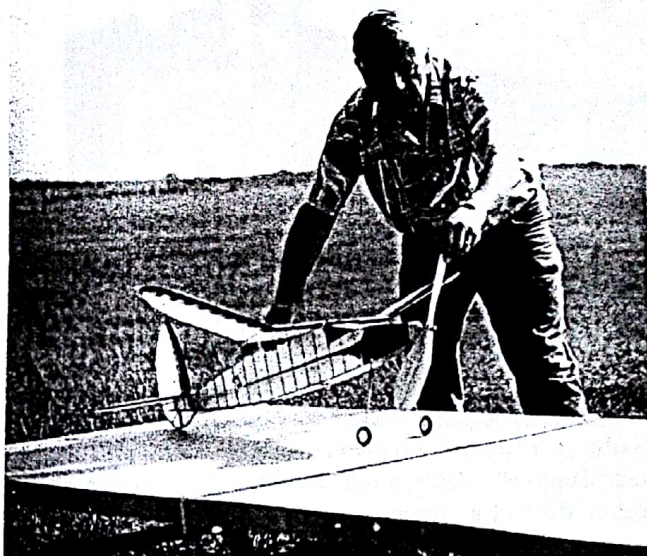
En god flyveplads, gode overnatnings- og spisemuligheder samt altid godt modellflyvevej (Kurt og Lennart må have gode forbindelser til vejguderne) gør, at flere og flere danskere finder vej til Oldtimer SM på Rinkaby.

I år havde 7 danskere fundet derop, og som det ses på resultatlisterne - de har også været i stand til at give svenskerne lidt konkurrence.

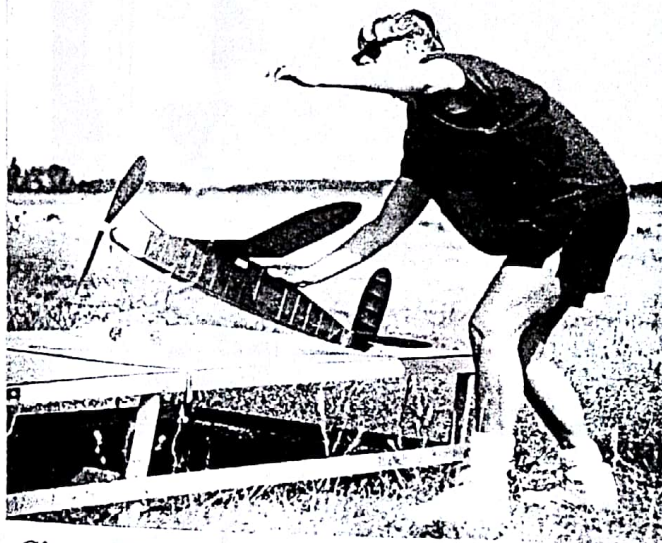
Klasse C - 75-100 cm g-modeller. 21 deltagere:

1. Anders Sjöberg	Landegren	437
2. Lars Ljungberg	Talisman	432
3. Anders Håkansson	Landegren	428
7. Niels Hassing D	NH-15 1938	335

Niels Hassing DK med sin NH-15 fra 1938. Den flyver i den svenske klasse C.



Sven-Olov Lindén - formand for og stifter af Svenska Modellflygares Oldtimersällskap. Redaktør af bladet Oldtimer siden starten i 1970. Her i en klassisk start af sin flotte Korda-37.



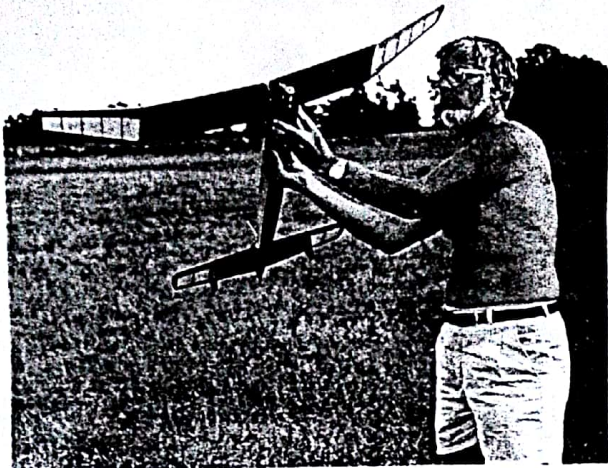
Ginger Sjöberg - bygger og flyver oldtimer g-modeller med stor dygtighed og entusiasme. Her jordstartes hendes Lanzo Duplex i rigtig oldtimerstil.

Classic Wakefield . 12 deltagere:

1. Lennart Hansson	Lanzo Duplex	540
2. Einar Håkansson	Erhardt 32	522
3. Lars Ljungberg	Wake-50	482

Klasse D - 100-150 cm g-modeller. 20 deltagere:

1. Lennart Hansson	Lanzo Duplex	450
2. Anders Håkansson	Tusse	450
3. Anders Sjöberg	Rimfaxe	430



Vinderen i klass F Sten Persson klar til fly-off start med "Jupiter" - dansk model af Peter Christiansen. Webra Mach -1 motor giver spiralstig til stor højde.



"Banshee" - klassisk gasmotormodel fra 1941 af Leon Shulman. Bygget i 3/4 størrelse af Frank Dahlin og fløjet i ægte gasserstil. Tjekkisk 0,6 cmm replikadiesel. Her justeres motoren inden fly-off starten.

Klasse F - gasmotormodeller. 8 deltagere:

1. Sten Persson	Jupiter	450 + 130
2. Frank Dahlin D	Banshee 1941	450 + 97

Resultat i klasse S-2 med 26 deltagere:

1. Arne Berglin	Master 47	450 sek
2. M. Tähhäpää, F	U - 1	438 "
3. F. Dahlin, D	Diogenes	437 "
7. Arne Hansen, D	Cumulus	399 "
8. Erik Knudsen, D	AH-24	388 "
17. Hans F. Nielsen, D	Diogenes	320 "
23. Hans F. Nielsen, D	Calle 10	149 "

Der blev fløjet med 100 m line

Eli Nielsen vandt S-int , Frank Dahlin blev nr. 2 i F-klassen med 3 max'er og en fly-off start med kort motortid.

I klasse S-2 brugte Frank sin Diogenes til at besætte 3. pladsen blandt de 28 deltagere.

Men måske er svenskerne bare høflige overfor deres gæster...

Det er i år 44 år siden - i 1953- at 100 m line anvendtes ved højstart. For undertegnede var det en virkelig oplevelse igen at starte med 100 m i klasse S-2 i stedet for de sædvanlige 50 m - og pladsen var stor nok til det. Start med 100 m line er noget helt andet og kræver en helt anden teknik - sjovt at prøve det igen.

Ved SM i 1996 var Markku Tähhäpää fra Finland på besøg med en masse flotte finske svævemodeller. Jeg spurgte Markku, om der fandtes tegninger til nogle af dem. I år var Markku på Rinkaby igen . Han overrakte mig en stor rulle - 7 tegninger i fuld størrelse af finske topmodeller fra 40'erne havde han medbragt som foræring til os.

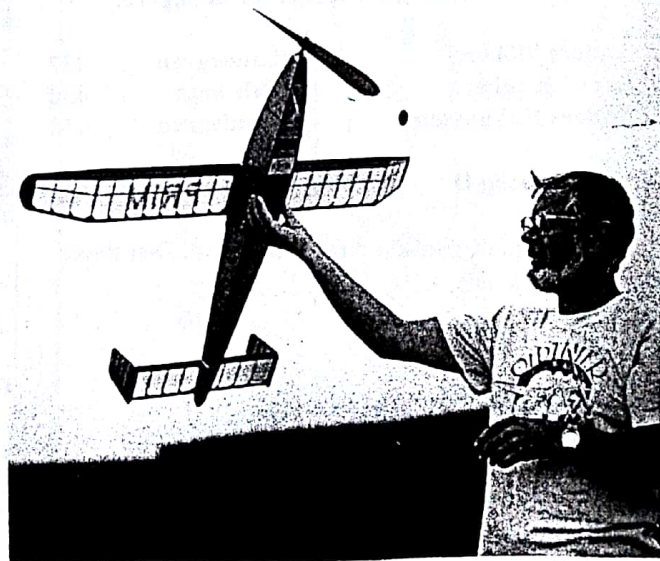
fortsættes s. 19

Klasse A - 0-50cm g-modeller. 12 deltagere :

1. Sigurd Isacsson	TI-39	360
2. Gunnar Wiwardsson	Volo Duplex	302

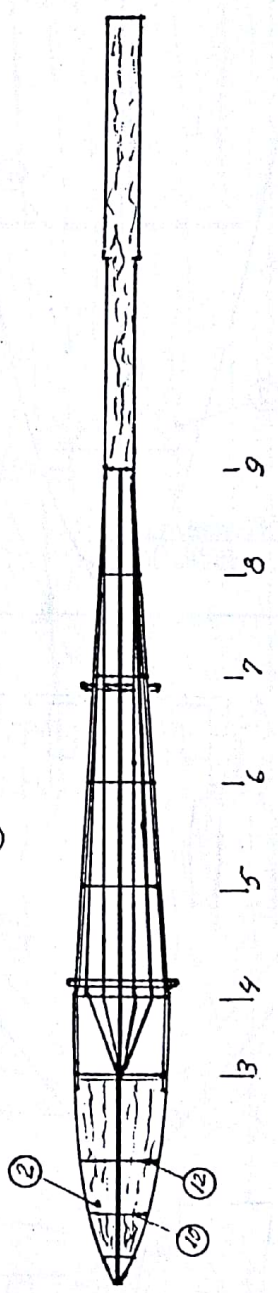
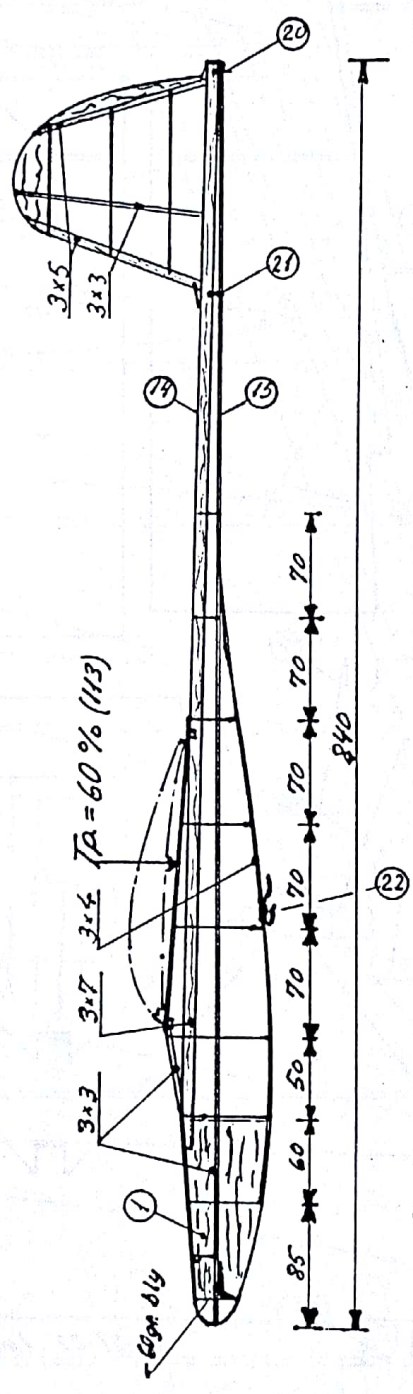
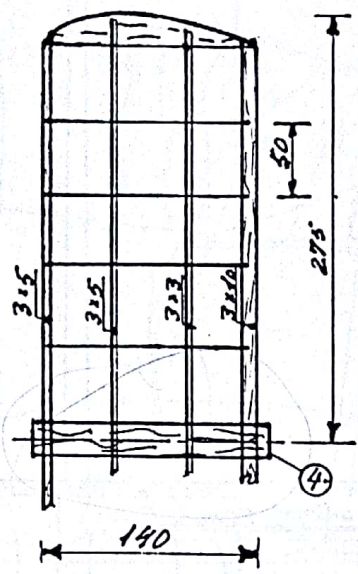
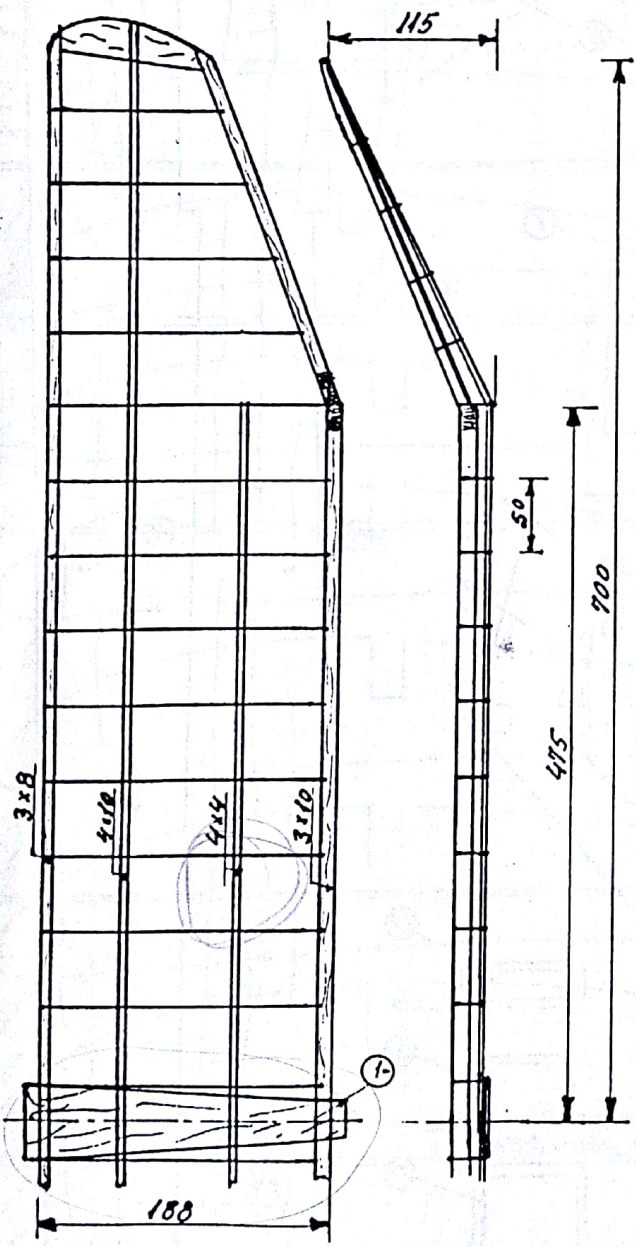
Klasse B - 50-75 cm g-modeller. 25 deltagere:

1. Anders Sjöberg	Västanvind	450
2. Lars Ljungberg	Tern	438
3. Lars Ljungberg	Cleo	429
21 Niels Hassing D	Västanvind	129



"Prim" konstrueret af Börje og Sune Stark midt i 40'erne. Her bygget og fløjet af Sten Persson, der beviste, at det var rigtigt, hvad jeg som dreng læste i Hobbyboken - det er et fantastisk modellplan. Den fløj væk i anden start.

Fotos: EK

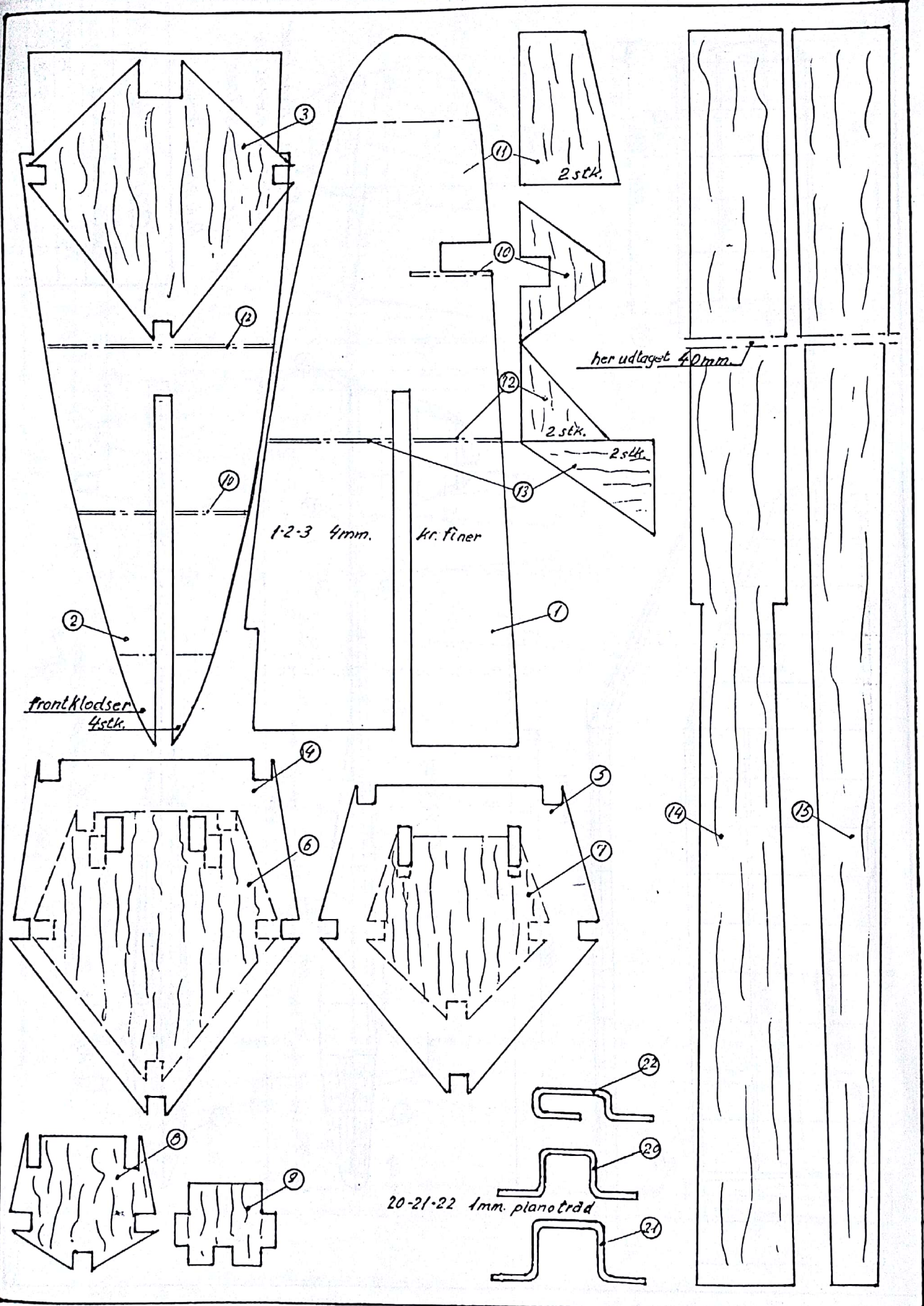


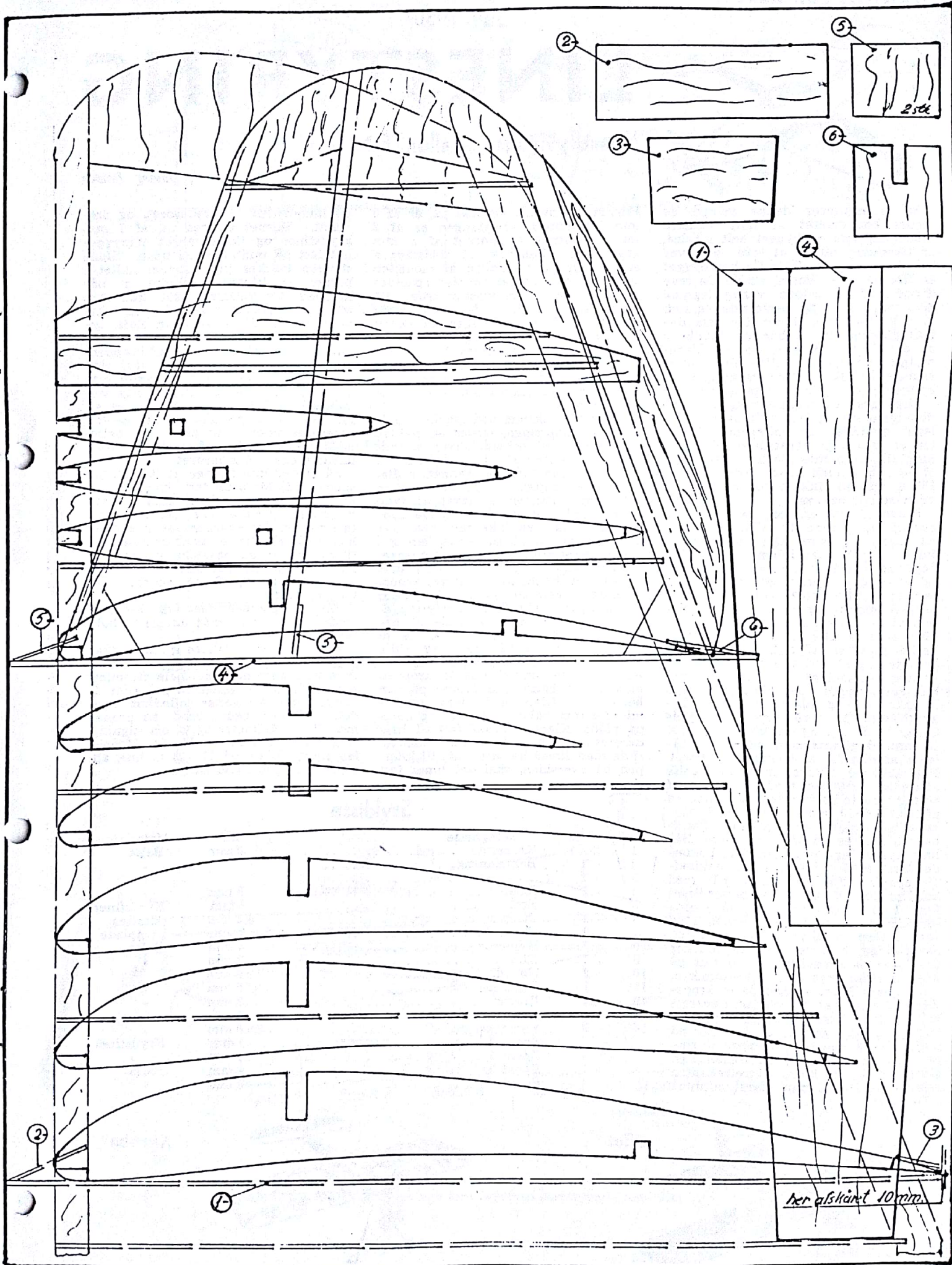
Materiale: Hjør intet andet er nævnt da 1mm krydsfiner.

Alle mål i mm.

CALLE - 10, KLA:2	
Konstruktion: Carl Johan Petersen	
Tegning	: HFV 1009.97
Konstruktionsår: 1946	
Skala: 1:5 1:1	

- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

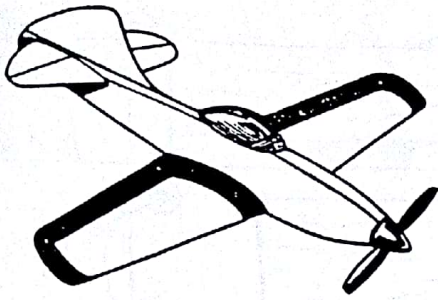




LINESTYRING

Kunstflyvningsmodellen E-M-5 »SUPER«

ved N. Bøving Jensen



Vi præsenterer denne måned en model konstrueret af Eilif Madsen. Modellen, som er bygget helt i balsa, er temmelig hurtig at lave og flyver ualmindelig godt. Hvis De har bygget en Samba eller Hopla, skulle De lave denne model. Foruden oversigttegningen, som findes på næste side, og som er i 1/2 størrelse, findes der også detaljtegninger til ribber og randbuer m. m. i fuld størrelse. Det er således muligt at bygge modellen uden større besvær, direkte efter tegningen og byggevejledningen i dette nummer.

Kig først oversigttegningen grundigt igennem og bliv klar over, hvorledes modellen er opbygget. Modellen er som sagt konstrueret til Thorning III, men hvis De er i besiddelse af en udenlandsk motor, som vejer ca. 150 g, vil den sikkert kunne anvendes uden større besvær.

Planet: Dette er, som de fleste planer til linestyrede modeller, meget let og hurtigt at lave. Det har ingen v-form, og alle planribber er ens. Man begynder med at skære planribberne ud efter den store tegning. Derefter samles de til en blok med et par knappenåle. Blokken pudses af med sandpapir, og hakkene skæres. Man gør klogt i at mærke den ene side af ribberne med en blyant, så man ikke kommer til at endevende dem, for det er meget sjældent, at hakkene sidder helt ens i begge sider. Derefter pudses listerne af, og planet samles. Forkantslisten er 2x6 mm, hovedbjælkerne 5x5 mm og bagkantslisten 5x15 mm. Bagkantslisten pudses af, således at den får et trekantet tværsnit. Planribberne sidder, med undtagelse af de to midterste, med en afstand af 60 mm; de to midterste sidder med en afstand af 40 mm. Hakkene i bagkantslisten skal være 2x3 mm. Randbuerne skæres ud af 3 mm balsa. Når limningerne er tørre, kan man beklæde det med mellemsvært beklædningspapir. Papiret limes på med koldlim. Pas på, at papiret bliver limet fast til alle ribber og lister. Når denne limning er tør, fugtes planet med vand. Herved bliver papiret stramt, når vandet er tørret bort. Styret, der er af 1 mm krydsfiner, limes fast på yderste ribbe lige bag hovedbjælken.

Kroppen: Først skæres de to kropssider ud efter detaljtegningen i øverste højre hjørne. Disse pudses af, og spantene 2, 3 og 4 skæres ud og limes på plads. Derpå kan man montere styringen. Denne består af en trekant, en stødstang og et horn. Styretrekanten skæres ud af 1 mm duraluminium.

Pladen, denne skrues fast på, er af 3 mm krydsfiner, stødstangen er af 2 mm pianotråd og hornet af 3 mm krydsfiner. Bemærk, at stødstangen er udeladt på tegningen af modellen set fra oven. Styretrekanten spændes fast med en 3 mm maskinskrue. På denne skrue trækkes først en skive; derefter trekanten og igen en skive; så skrues en møtrik op, således at trekanten lige kan drejes frit. Stødstangen stikkes op gennem huller i toppen af trekanten, og to stykker 0,5 mm pianotråd bindes fast i de to andre huller.

Så stikkes skruen ned igennem huller; fra undersiden skrues en møtrik op, således at skruen bliver spændt fast på tværstykket. De to stykker 0,5 mm pianotråd føres ud gennem huller i venstre kropsside. Så skal tanken monteres. Tanken er lavet af tynd messingfolie, og rørene er tynde kobberør. Hvis man ikke selv kan lave tanken, kan en sådan købes færdig i hobbyforretningerne. Tanken anbringes mellem spant 2 og 3. Luftrørene føres ud gennem henholdsvis venstre kropsside, og gennem det buede balsa øverst på kroppen. Når tank og styring er monteret, kan man begynde at beklæde kroppen. Først samles de to kropsstykker bagtil med en lille stump balsa imellem. Derefter beklædes hele undersiden af kroppen med 1 mm balsa med årerne på den korte led. Klap og højderor skæres ud af 3 mm balsa, pudses af og limes på plads. Klappen limes fast til højderoret med 8 små stykker bændel. Hvis man limer bændlet fast til klappen på oversiden, skal det limes fast

på undersiden af højderoret, og omvendt. Hornet skæres ud af 3 mm krydsfiner og limes meget omhyggeligt fast på midten af klappen. Stødstangen bukkes ind gennem huller i hornet og tilpasses således, at når klappen står vandret, skal trekanten stå lige. Udslaget på klappen skal være ca. 45° til begge sider. Hvis styringen fungerer perfekt, kan man lime klodsen fast på oversiden af kroppen; når limningen er helt tør, skal den pudses af, så den får et tværsnit som vist ved snit A—A. Klodsen bag ved kabinen skal hules ud og pudses af, før den limes på plads (snit B—B). Sideroret skæres ud af 3 mm balsa, pudses af og limes på plads. Bemærk udadrækket på sideroret.

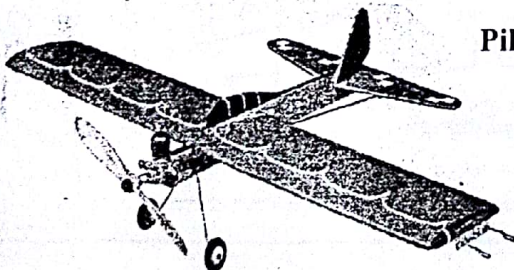
Så er der kun tilbage at få motoren spændt på. Motorpladen skæres ud af 1,5 mm duraluminium eller 1 mm jernplade. Denne spændes ind mod forsiden af det »barberede« krumtap-hus med fire lange maskinskruer ind til møtrikker på bagsiden af spant 2. Der lægges lidt imellem bagdækslet og krydsfineren, så at motoren får lidt udadræk.

Planet spændes fast til kroppen med gummibånd rundt om de to holddepinde.

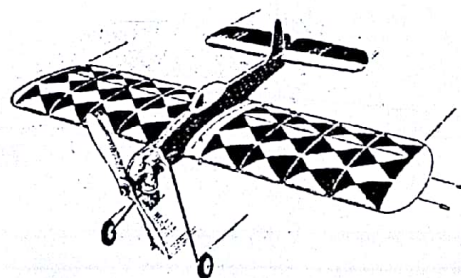
Hvis man vil lakere planet, skal papiret have 2 gange dope. Hvis man ikke vil lakere det, skal hele modellen have mindst 5 gange dope, eller 2 gange dope og 3 gange collodium. Modellen flyver bedst med en propel med 25 cm diameter og 20 cm stigning (tegning i TFA nr. 1, side 8). Modellen flyver bedst på 11—13 m line, alt efter hvor god motoren er.

Stykliste

Nr.	Stk.	Betegnelse	Mål	Materiale
1	2	Kropsside	2 mm	Balsa
2	1	Beklædning		»
3	1	»		»
4	1	Sideror	3 mm	»
5	1	Horn	3 mm	Krydsfiner
6	1	Tank	0,2 mm	Messing
7	1	Motorplade	1 mm	Jernplade
8	1	Højderor	3 mm	Balsa
9	1	Klap	3 mm	»
10	2	Hovedbjælker	5x5 mm	»
11	1	Bagkantsliste	5x15 mm	»
12	12	Ribber	2 mm	»
13	2	Randbuer	3 mm	»
14	1	Forkantsliste	2x6 mm	»
		Spant 1	1 mm	Krydsfiner
		Spant 2	10 mm	»
		Spant 3	3 mm	Balsa
		Spant 4	3 mm	»



Pilot

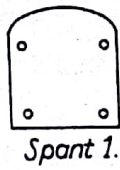
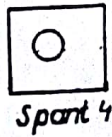
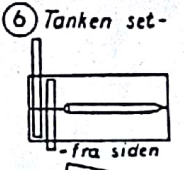
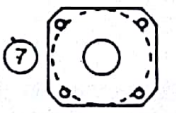
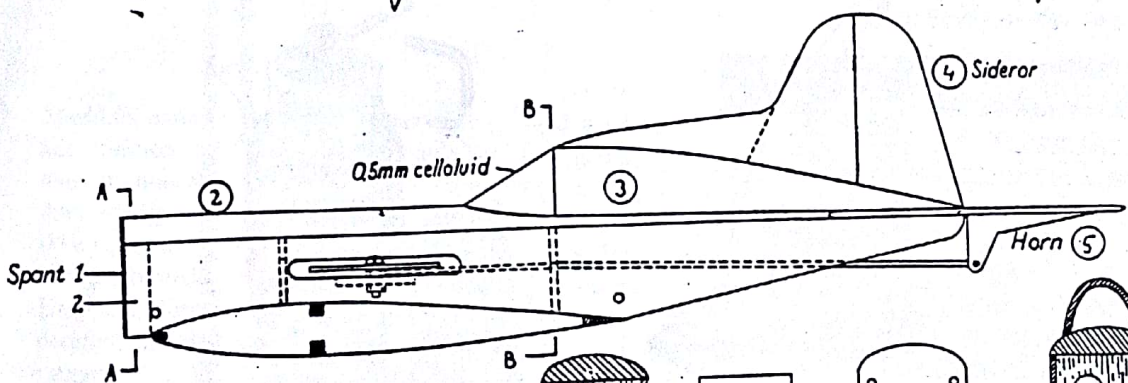
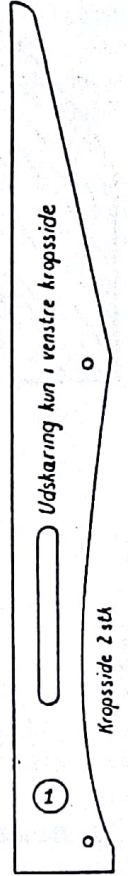
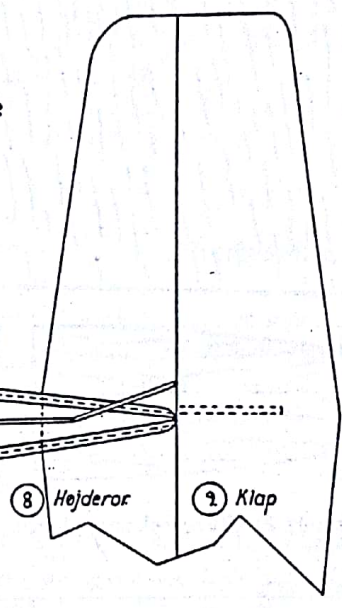
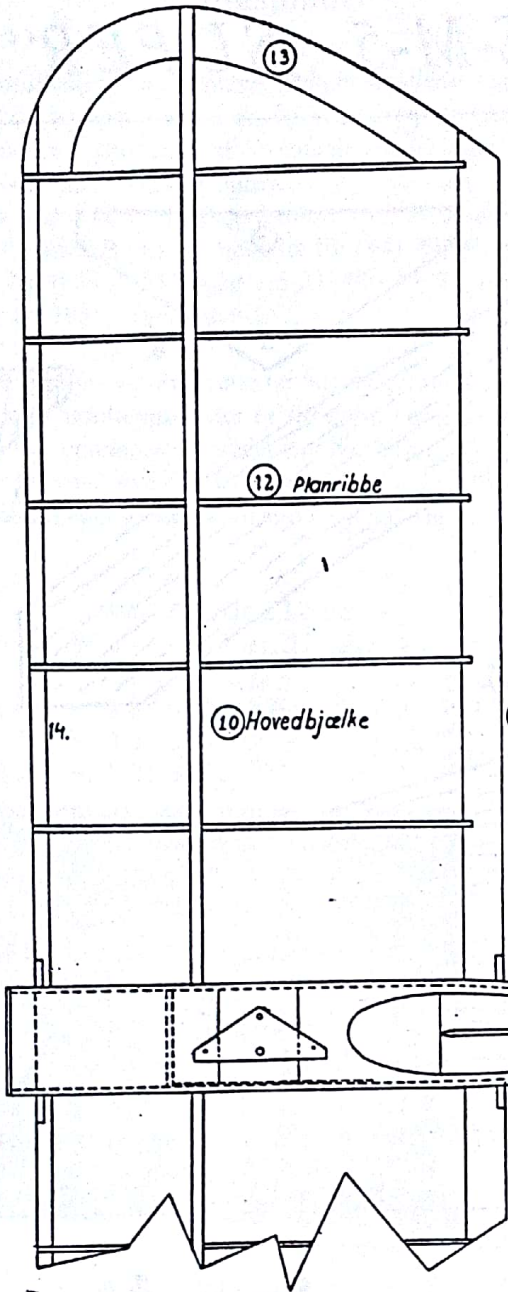


Akrobat

Kunstflyvningsmodellen

E-M-5 "SUPER"

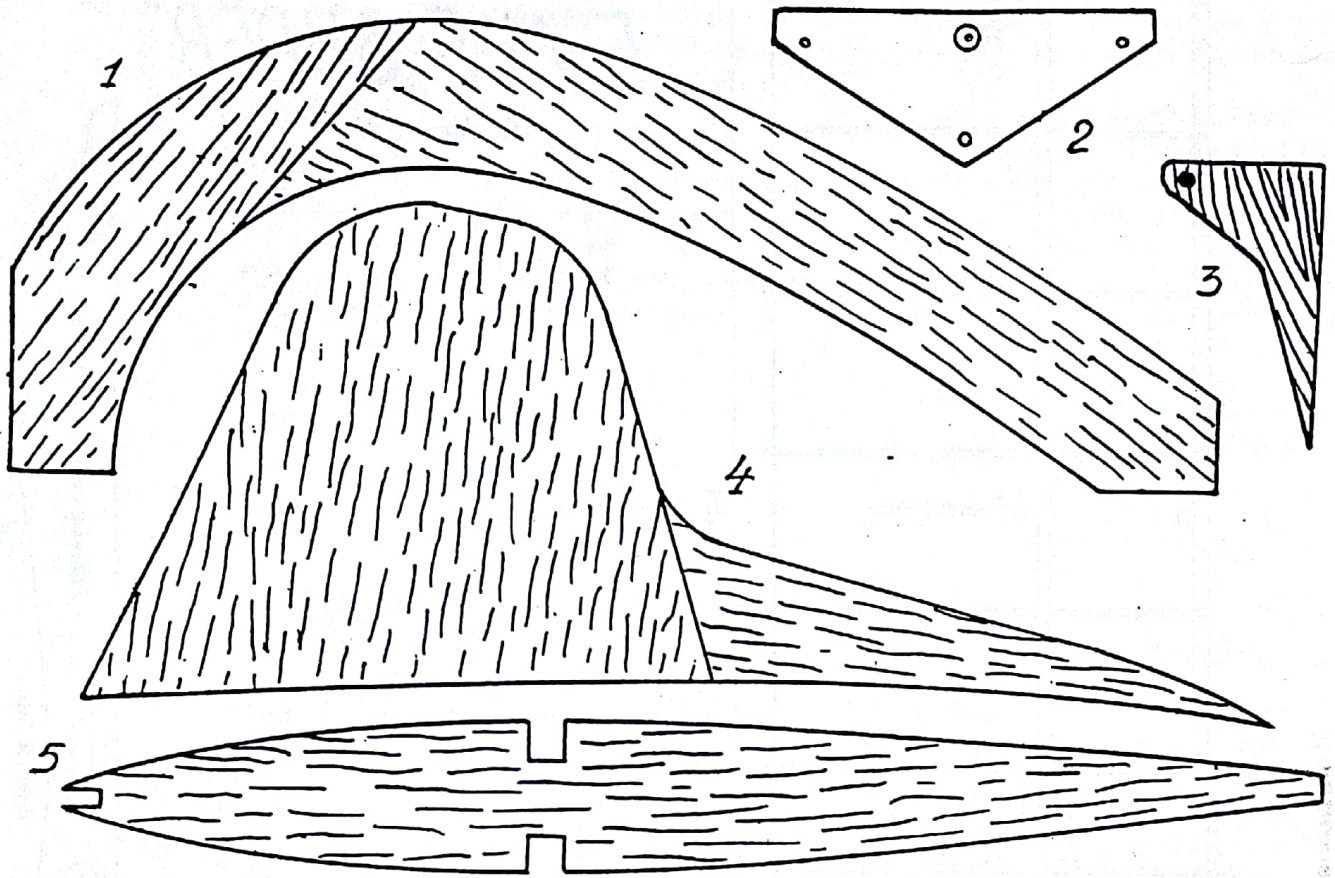
til Thorning III



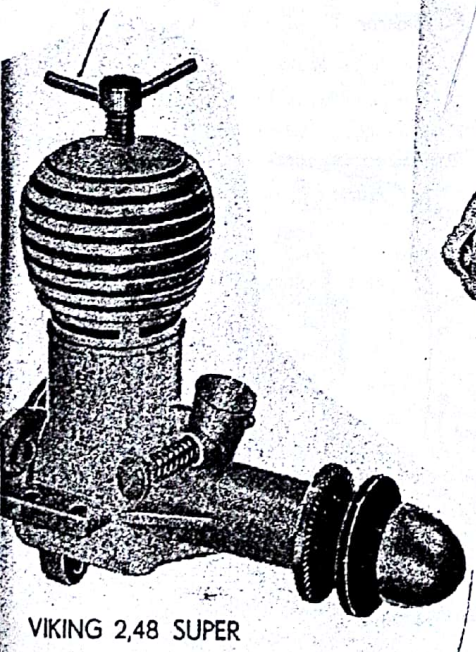
NIELS BOVING JENSEN
Maj 1950

I kartoteket findes også mange tegninger til linestyrede modeller...

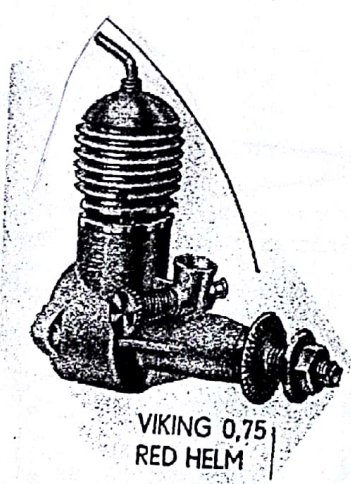
Detailtegninger til E-M-5 „SUPER“



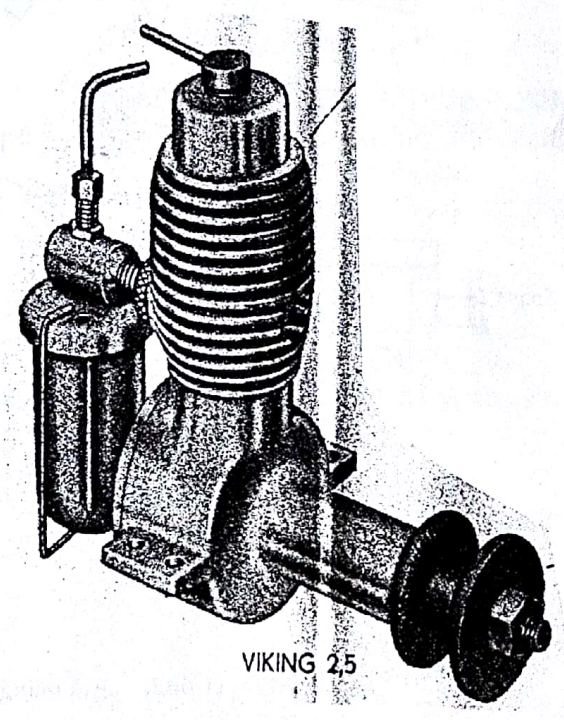
1: Randbue (2 stk.); 2: Styretrekant (1 stk.); 3: Horn (1 stk.); 4: Sideror (1 stk.); 5: Planribbe (12 stk.).



VIKING 2,48 SUPER



VIKING 0,75
RED HELM



VIKING 2,5

Landsmødet

Handicaptal med mere. Handicaptallene har nu været anvendt i nogle år, og vi skal på landsmødet have en drøftelse af eventuelle ændringer. De nuværende tal ses herunder.

Der har været forslag fremme om at ændre for svævemodellerne, så modeller fra 1941 - 43 får tallet 2, fra 1944 - 1947 tallet 1,5, 1948 - 1950 tallet 1,1 og for 1951 - 1953 tallet 1.

For gummimotormodellerne har de gamle modeller nok et **handicaptal, der er for godt**. For g-modeller er motorgummiet af meget stor betydning, og når vi bruger det nye TAN II, får de gamle modeller præstationer meget bedre end i "gamle dage".

svævemodeller:			
før 1939	handicap		
1939 - 1942	40	-	3
1943 - 1945	41-43	-	2
1946 - 1948	44-47	-	1,5
1949 - 1953	48-50	-	1,2
	51	-	1



Skal vi opstille regler for, at modellerne for at bruge handicaptal skal være bygget med de gamle materialer? Vi ved alle, at anvendelse af balsa i vingetipper og haleplan forbedrer modellens stabilitet og giver bedre flyveegenskaber.

Der har været spørgsmål, om man må bruge en **plasticpropel** til en oldtimer g-model i det hele taget. Hvis ja, kan den så flyve med handicaptal?

I Sverige er det vedtaget som forsøg at anvende Sten Perssons **forslag til F-klasser** i et år. Skal vi have klasser efter samme regler? Måske kunne det lokke nogle gamle gasflyvere frem - eller hvad mener du, Sten Agner?

Kan man ikke selv deltage i mødet, er man velkommen til at skrive eller ringe om sine synspunkter.

E.K.

gummimotormodeller:			
før 1938	handicap		
1938 - 1945	3	2	2
1946 - 1950	-	1,5	1,5
1951 - 1953	-	1,1	1,1
	-	1	1

Efterlysning

Ved SM på Rinkaby kom en svensk modelflyver til mig med et billede af en dansk model, som han havde bygget en gang i 40'erne. Nu ville han gerne bygge den igen. Kan nogen af læserne hjælpe ham ved at fortælle, hvad modellen hedder og måske hjælpe med en tegning??

Oplysninger kan sendes til EK eller til **Bengt Rosengren**, Centralplatz 2, CH-5507 Mellingen, Schweiz.

Sten Perssons Forslag

Förslag

F-Klassisk:

F-modeller med seneste konstruktionsdatum 48 12 31.

Motorstorlek: max 2,5 cm³.

Motortid: max 30 sek.

Motortyp: originalmotor konstruerad före 1950 eller modern replika därav.

Modellen försedd med av konstruktören föreslagna motorstorlek.

F-Nostalg:

F-modeller med seneste konstruktionsdatum 58 12 31.

Motorstorlek: max 2,5 cm³.

Motortid max 15 sek. (handstart)

Motortyp: originalmotor konstruerad för 1959 eller modern replika därav.

Bärytebelastning enl. för modellens konstruktionsår gällande regler..

fortsat fra s. 12

Markkus egne modeller er **mesterværker** hvad angår konstruktion og bygning - at han ikke har glemt, hvordan man flyver dem, kan ses i resultatlisterne.

Almindelig V-form med skarpe knæk på planerne er ikke rigtig noget for Markku - mange af hans modeller har U-formede vinger med forlaminerede lister. Kroppene former han af en massiv træklods, som derefter udhules til en skalkrop med meget tynde vægge...

Tak til vore svenske venner for nogle gode dage med mange historiske modeller, gode flyvninger, megen modelflyvesnak og et arrangement af høj klasse.

Vi håber, at vi til næste år kan byde mange af de svenske oldtimerflyvere velkommen til vort Oldtimer DM, så vi kan få lov til at gøre gengæld...

Erik Knudsen

Greigs linstyrede "Spitfire" Model.

Motor:

Thorning III Diesel eller lignende.

Greigs færdige tank.

Kabinen kan laves af Celluloid.

Rød Hvid. Blaa.

2 mm Finer.

Udskæring for Ror.

1,5 mm Pianotraad.

Nær Vingen er beklædt, maa den ikke døpes før kroppen er indsat, og limet godt fast.

2 mm Finer.

Samling af Vingen, den ene halvpart beklædt.

Hjulstel i kvæf Størrøse.

2 mm Celluloid.

Limes kraftigt.

0,8-1 mm Pianotraad.

Haandtag for Kontrolstyring. 5-8 Meter Fiskesnøre.

2 mm Plade.

Styrelise af Jære eller 0,3 mm Pianotraad.

8 x 5 mm liste.

Profil. 2 mm.

Centerplade af 2 mm Finer eller Celluloid.

Styreplader af 2 mm Celluloid.

Hængsler af Gazebind.



GREIG ODENSE	
Linstyret "Spitfire".	
Spv.: 660mm.	Lgd.: 535mm.
Skæret: 1:12,5	Tryk af: <i>[Signature]</i>
Dato: 23-3-54.	

Tegningen findes også i fuld størrelse