



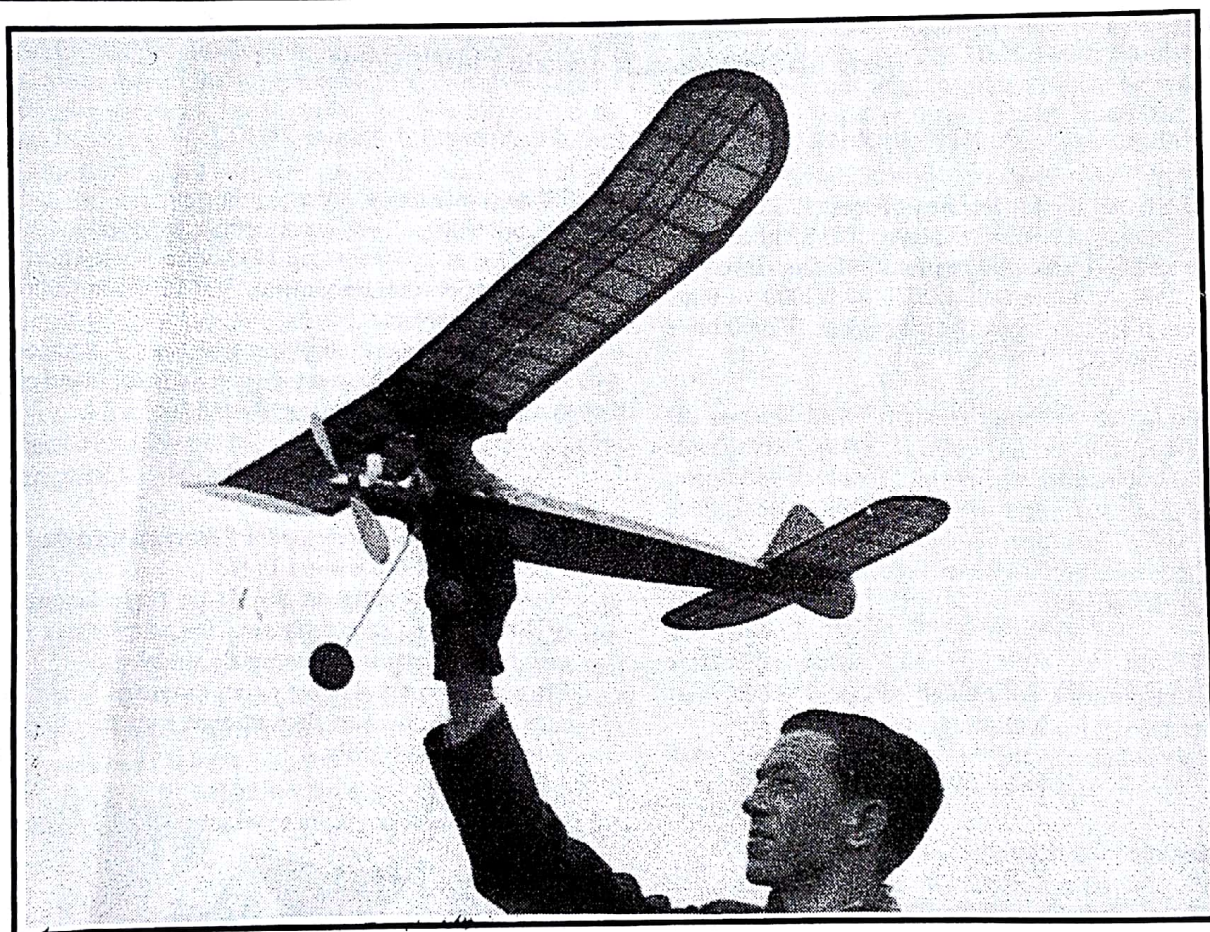
OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 1999

SAM - 1935

8. Årgang



Peter Christiansen,
wakefeldekspert og konstruktør af de første danske dieselmodeller.
Peter ses her i 1945 med sin velflyvende model, hvori den første
Monsummotor blev prøvefløjet.

Dansk Modelflyve Veteranklub SAM35

stiftet den 6. oktober 1991

Formand:
Erik Knudsen
Amagervej 66
DK-6900 Skjern

Sekretær:
Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25, 2. th.
DK-4400 Kalundborg

Kasserer:
Fritz Neumann
Kjærsvej 73
DK-4220 Korsør

Tlf.: 97 35 17 67

(nyt) Tlf.: 59 51 62 11

(nyt) Tlf.: 58 37 23 76
Giro 081-5381

Æresmedlemmer: Per Weishaupt og Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

Medlemsbladet **Oldtimer Modelflyverne** udkommer 3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Dette blad er udsendt omkring julen 1999.

Næste nummer af bladet - 2/99 - vil udkomme i januar 2000.

Udgivelsen af vort blad halter noget bagefter. Det er min faste hensigt- og også realistisk- i løbet af år 2000 at nå så langt, at **nr. 3/2000 udsendes januar 2001**. Det vil betyde, at bladene 2/99, 3/99 samt nr. 1/2000 og 2/2000 vil blive udsendt i det nye år. Om muligt vil også nr. 3/2000 blive udsendt i år 2000.

Problemer med en nedbrudt computer med bl.a. en del forsvundet stof til bladet har noget af skylden. Manglende tid til at genoprette dette stof hurtigt forsinkede yderligere, men nu er disse problemer overvundet. Min nyanskaffede computer vil i fremtiden kunne spare nogen tid ved fremstillingen af bladet, så der er ikke noget så galt, at det ikke er godt for noget.

Her på side 2 vil jeg for fremtiden skrive **udgivelsestidspunktet for bladet**, så det er let at følge med i, hvor hurtigt jeg indhenter det forsømte. Undskyld forsinkelsen – tak for opringtonerne vedr. savn af bladet. **EK**

Næste nummer vil indeholde bl. andet:

1. Flere billeder og stof fra DM-99
2. Referat og billeder fra SM-99
3. De første **benzinmotormodeller** i Danmark
4. Tegninger og stof vedr. modeller fra perioden 1953 -1968
5. Tegninger til **dieselmotormodeller**

Desuden ligger der stof til: Trimning af gummimotormodeller, Wakefieldmodeller ca. 1950 og de nordiske landskampe.

DEAD-line: 15. januar

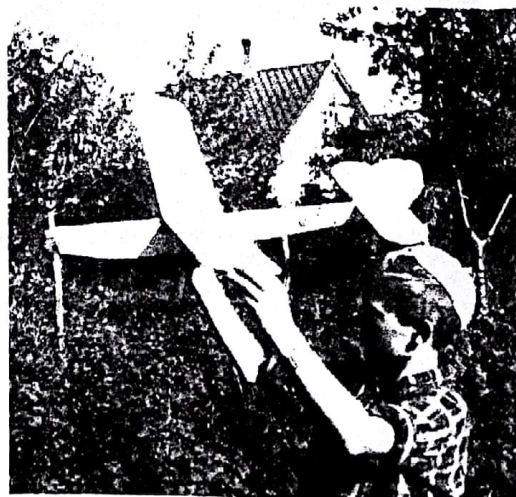
Til de næste blade er der planlagt stof om: FJ - modellerne (evt. temanummer), dieselmodeller, King Peters Cup 1939, vinder-modeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyverprøverne ...

Redaktøren ønsker sig i det nye år stof, fotos og tips om de modeller, man bygger på, gode ideer og synspunkter samt forslag til artikler.

En dreng og hans FJ-1

Billedet viser en FJ-1 model fremvist af sin stolte 14-årige ejer **Eli Nielsen i 1941**.

På modellen skimtes en Royal Air Force kokarde og Elis hue er i samme farver. Det var forbudt!, men en måde at vise sit nationale sindelag på. Eli mindes trimproblemer og en havareret model – men det har åbenbart ikke skræmt ham fra senere omgang med modelfly...



Til medlemmerne

Godt Nytår 2000

ønskes alle vore medlemmer. DMV's bestyrelse.

I det nye år

"Efterslæbet" med bladudsendelsen skulle gerne indhentes, og der er planlagt et Oldtimer DM samt vort landsmøde i marts.

Museet i Stauning vil også næste år have en udstilling af vore modeller. Hans F. Nielsen og formanden er i øjeblikket i tænkeboks m. h. t. en fornyelse her. Museet lider af pladmangel og står overfor at bygge endnu en udstillingshal, hvor man måske kunne forestille sig et lille rum til DMV's arkiv. Museet er positivt indstillet, men mangler blot en mand med en pose penge! Kender du en?

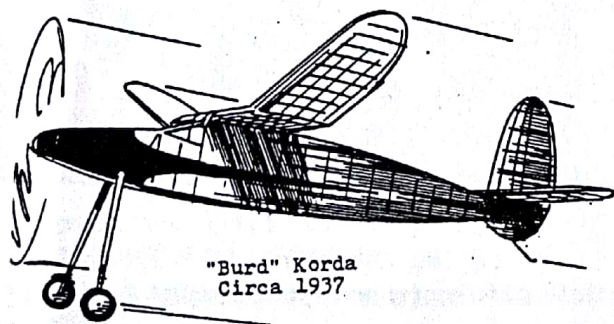
Når Fritflyvnings-unionens konkurrence-kalender foreligger, vil den komme her i bladet (2/99). DMV's medlemmer er altid velkomne til at dukke op og flyve til deres stævner. Man kunne måske ligefrem slå sig sammen nogle stykker og holde en oldtimerkonkurrence samtidigt? Mere aktivitet er altid godt, og det kan absolut anbefales, at medlemmer, der bor nær hinanden, aftaler mødeaftner, hvor man kan hygge, bygge, snakke osv. ...

Bladets redaktør vil også hilse med taknemmelighed, hvis nogen sender artikler, indlæg, forslag og – meget gerne – personlige beretninger fra ens modellflyveliv. Hvis du er ked af at skrive selv, vil redaktøren gerne nedskrive din mundtlige beretning – så ring bare og aftal nærmere...

Indkaldelse til landsmøde år 2000.

Mødet finder sted i Kalundborg den 19. marts, hvor vi håber at se rigtig mange. Den nøjagtige dagsorden udsendes sammen med næste blad. Har du nogen forslag, som du vil have behandlet, er du velkommen til at indsende dem allerede nu – ifølge vedtægterne inden udgangen af januar.

ET EMNE til debat vil blive en eventuel ændring af årstalsgrænserne for vore oldtimerklasser (se side 22).



Oldtimer DM - 2000

vil finde sted 8. – 9. september på Vandel eller i Skjern. Det er meget usikkert, om vi kan låne Vandel på samme betingelser igen. Reserver allerede nu weekenden.

Oldtimer SM - 2000

bliver d. 11. – 13. august på Rinkaby. Også i år skulle vi gerne kunne stille et stærkt dansk hold til landskampen Sverige – Danmark. Så reserver datoerne på din kalender.

Norsk Modellflyvning

I de 2 sidste blade har vi ikke mindst takket være den norske modellflyveveteran Per Hoff fået et godt indblik i norsk modellflyvnings historie. I løbet af de sidste 4-5 år har Per Hoff, Grim Randsted og Kjell Masch sendt tekst, tegninger, fotos og meget andet til DMV. Noget er bragt i bladet; andet har vi endnu til gode. En særlig og meget velment Tak til vore norske venner for alle disse ting, som vi er meget glade for at kunne bringe – det er en vigtig del af nordisk modellflyvehistorie... Vi håber, at I stadig vil betænke os med spændende materiale om norsk modellflyvning.

Luftsport.

I dette nummer bringer vi en del stof fra Luftsport. Redaktøren af bladet var Johannes Thinesen og den ansvarlige udgiver Sven Skou, begge fra Odense. Modellflyvebladet var en forgænger til Luftsport Historien om disse blade vil dukke op i et kommende nummer af vort Blad. Redaktøren modtager meget gerne yderligere informationer om de to blade, som vi har nogle få – alt for få – eksemplarer af. Eksemplarer af disse blade låner vi meget gerne til kopiering – der findes meget værdifuldt stof om dansk modellflyvning...

Dødsfald

Vi beklager meget at måtte fortælle, at Georg Binderkrantz er afgået ved døden her før Jul. Vi vil i næste nummer berette om hans arbejde for modellflyvningen.

Æret være hans minde.

Mik Mikkelsen - oldtimer-entusiast fra USA og en god bekendt af Frank Dahlin – har givet os lov til at bruge nogle af hans meget fine tegninger af kendte oldtimermodeller. Til venstre vil man kunne se en tegning af den klassiske Korda Wakefield, som bl. a. Poul Rasmussen flyver med i dag. Den var en del danske modellflyveres første bekendtskab med wakefield-klassen.

Resultatliste for DM med Oldtimermodeller 1999.

Klasse A-1

1. Birgit Dahlin	Fidusia	1950	(1,1):	(120 + 61 + 120) p.	=	301 p.
2. Fritz Neumann,	Jokum	1948	(1,1):	(75 + 120 + 70) p.	=	265 p.
3. Tycho Andersson	Laruska	1950	(1,1):	(120 + 65 + 64) p.	=	249 p.
4. Frank Dahlin	Fidusia	"	(1,1):	(96 + 52 + 80) p.	=	228 p.
5. Eli Nielsen	Fidusia	"	(1,1):	0		
6. Rune Tedenryd,	HW-44	1944	(1,5):	0		

Klasse A-2

1. Eli Nielsen	Aurikel	1953	(1) :	(180 + 95 + 180) p.	=	455 p.
2. Rune Tedenryd	Peking-43	1946	(1,25) :	(39 + 180 + 125) p.	=	354 p.
3. Tycho Andersson	Victory	1953	(1) :	(180 + 55 + 79) p.	=	314 p.
4. Rune Tedenryd	Aurikel	"	(1) :	(47 + 180 + 69) p.	=	296 p.
5. Erik Knudsen	AH-24	1950	(1,1) :	(111 + 61 + 73) p.	=	245 P.
6. Fritz Neumann	FN-23	1953	(1) :	(61 + 180 + 0) p.	=	241 p.
7. Rune Tedenryd	Bora Gunic	1950	(1,1) :	(30 + 45 + 73) p.	=	148 p.
8. Hans F. Nielsen	HFN - 20 Max Sp.	(1) :	(37 + 35 + 55) p.	=	127 p.	
9. Tage Hansen	Calle 10	1946	(1,25) :	0		

PER WEISHAUPT - pokalen ("rigtige" A-2 modeller fra 1946 - 1953) : Eli Nielsen

Klasse A-3

1. Frank Dahlin	Diogenes	1946	(1,25) :	(138 + 156 + 180) p.	=	474 p.
2. Hans F. Nielsen	Diogenes	1946	(1,25) :	(160 + 132 + 57) p.	=	423 p.
3. Frede Juhl	Ølhunden	1944	(1,5) :	(82 + 126 + 68) p.	=	405 p.
4. Tage Hansen	Ølhunden	"	" :	(159 + 0 + 0) p.	=	159 p.

Klasse C-0

1. Bjarne Jørgensen	FJ-5	1939	(1,5) :	(96 + 73 + 111) p.	=	280 p.
2. Poul Rasmussen	Sportster	1948	(1,1) :	(120 + 0 + 0) p.	=	120 p.
3. Thomas Johansson	Whipit Quick	1947	(1,1) :	(40 + 0 + 0) p.	=	40 p.
4. Tage Hansen	FJ-3	1938	(2) :	0		

Klasse C-1

1. Thomas Johansson	High Climber	1938	(2) :	(120 + 120 + 120) p.	=	360 p.
2. Bjarne Jørgensen	BJ-13	1950	(1,1) :	(95 + 120 + 120) p.	=	335 p.
3. Bjarne Jørgensen	BJ-13 II	1950	(1,1) :	(91 + 120 + 120) p.	=	331 p.
4. Poul Rasmussen	Kadet	1948	(1,1) :	(75 + 0 + 0) p.	=	75 p.
5. Rune Tedenryd	Tern	1947	(1,1) :	0		
6. Tycho Andersson	High Climber	1938	(2) :	0		

Klasse C-3 (Wakefield)

1. Poul Rasmussen	Korda 37	1937	(2) :	(168 + 180 + 180) p.	=	528 p.
2. Bjarne Jørgensen	Ellila	1939	(1,3) :	(174 + 8 + 0) p.	=	182 p.
3. Ingvar Persson	Copland	1939	(1,5) :	(90 + 0 + 0) p.	=	90 p.
4. Hartvig Jensen	Hart 40	1940	(1,5) :	0		
5. Ingvar Persson	Judge	1936	(2) :	0		
6. Bjarne Jørgensen	Calle 18 W	1951	(1) :	0		

Klasse D-1

1. Frank Dahlin	Greig Diesel	1946	(1,1)	:	(12 + 0 + 0) p.	=	12 p.
2. Frank Dahlin	Banshee	1941	(1,3)	:	0		

Twin Pusher

Bjarne Jørgensen					0		
------------------	--	--	--	--	---	--	--

Antallet af points = antallet af sekunder i hver enkelt start ganget med handicaptallet.

OLDTIMER DM-99 på Vandel

I weekenden 4. – 5. september 1999 afholdt DMV det danske mesterskab for oldtimermodeller på Vandel flyveplads ved Vejle. Denne plads, som har været skueplads for mange modellflyvearrangementer siden den første sommerlejr blev holdt her i 1947, har siden begyndelsen af 80'erne været lukket for modellflyvning. Takket være en stor indsats fra Eli Niensens side lykkedes det at få flyvevåbnets tilladelse til endnu en gang at flyve med modellfly på Vandel. Vi bringer denne gang resultatlisten og nogle billeder. Næste blad vil bringe mere fra stævnet.



Til venstre starter Ingvar Persson sin smukke, velbyggede og velflyvende Copland-39 wakefield. Desværre havarede den under jordstarten.

Vinderen i A-1

ses herunder med sin velflyvende Fidusia. Birgit Dahlin løb velfortjent af med sejren i klassen, der havde 6 deltagere, hvoraf 4 anvendte Fidusia (Laruska i Sverige).

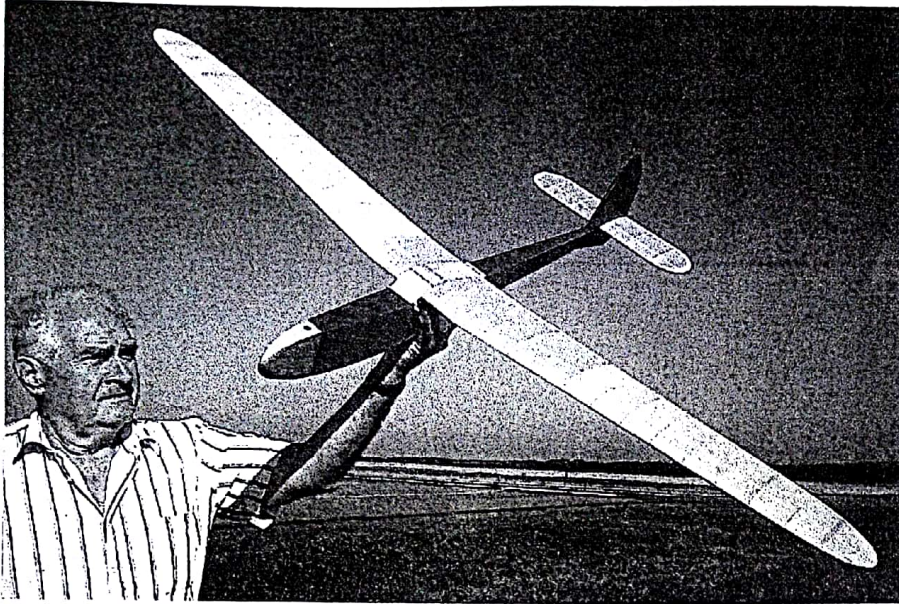
Konstruktøren af Fidusia, Fritz Neumann, havde dog mere tillid til en Jokum konstrueret af Henning Jønsson i 1948. Det gav "kun" en 2.plads. Der anvendtes 50 m line og 2 min. max.

Det kan røbes, at Birgit er ved at bygge en A-2 model AH-20 Cumulus...



Herover ses Hans F. Nielsen med sin smukke HFN-20 Max Special fra 1952. Den havde desværre problemer med "flutter" i vingerne.

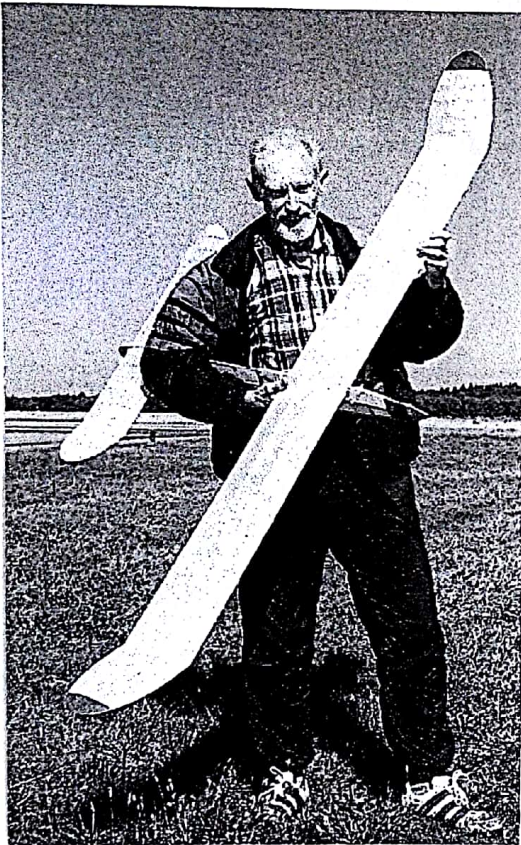




Poul Rasmussen

præsenterer her stolt sin nybyggede **SV- H1** – en version fra midt i 40'erne. Denne **Greig**-model fra 1937 findes i mange udgaver. Hans Fr. Nielsen har tidligere bygget den originale 37/38 model.

Poul brugte den ikke til konkurrence denne gang, men den blev "luftet" for første gang og fløj et par lovende trimstarter.



Frede Juhl

fra Gråsten er et nyt medlem i DMV. Han har i fordums tider fløjet en hel del sammen med S.P. i hin mindeværdige klub "MF Eagle".

Med sig til Vandel bragte han selvfølgelig en SP-konstruktion – **SP-63 Ølhunden**. Den blev bygget den sidste uge før DM og dopet natten før den blev præsenteret på Vandel.

Modellen blev trimmet umiddelbart før konkurrencen og fløj en **3. plads hjem i klasse A-3** – tæt i hælene på 2 Diogenes-modeller.

Frede Juhls tilfredse udseende på billedet til venstre er absolut berettiget. Fin præstation.

Fritz Neumann

gør her til højre klar til at starte sin **FN-23** fra 1953 i klasse A-2.

Rune Tedenryd holder modellen, parat til at hjælpe med højstarten.

Med kun 2 starter fløj den en **6. plads hjem til Fritz**. Efter en lang flyvning - max - i 2. start nåede Fritz ikke sidste start.



Vinderen af Per Weishaupt – pokalen

A-2 klassen og Per Weishaupt – pokalen blev i 1999 velfortjent vundet af af **Eli Nielsen** med sin veltrimmede og velfløjne "Aurikel", der tidligere har placeret sig flot både i Sverige og herhjemme. 2 max'er og en start på 95 sek. sikrede ham sejren med en god margin til **nr. 2 Rune Tedenryd** med sin Peking-43 fra 1946.

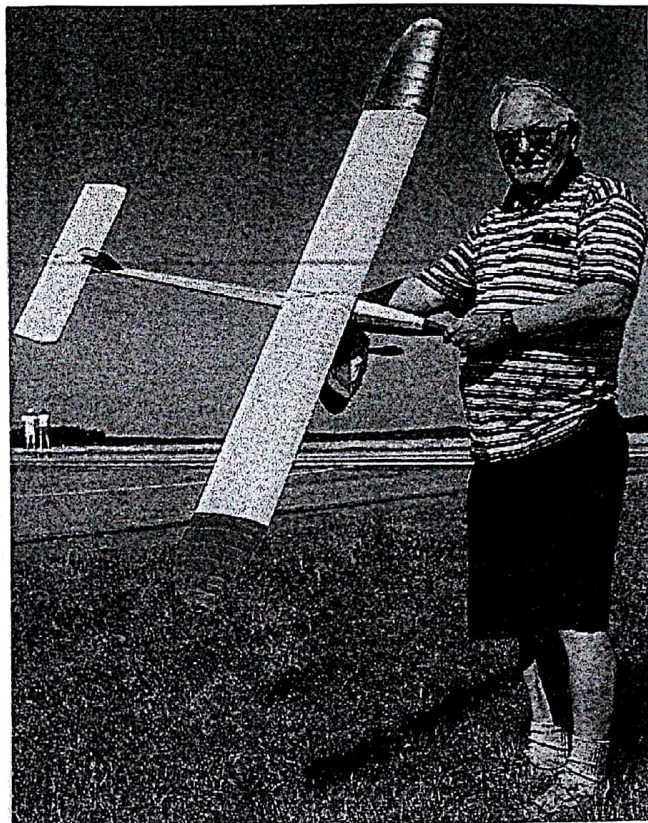
Tycho Andersson med sin "Victory" – en byggesætsversion af Aurikel – blev nr. 3 og på 4. pladsen kom Rune Tedenryd med sin Aurikel. Der var 9 deltagere i klassen, der blev fløjet med 50 m line og 3 minutters max. Standarden var høj med mange maxflyvninger.



Wakefield – vinderen

Klassen blev fløjet med jordstart og 3-min. max. Der var tilmeldt 6 modeller, hvoraf 4 kom til start. **Poul Rasmussen** blev en sikker vinder med sin Korda. Billedet til højre er dog fra et stævne på Rinkaby.

Både **Hartvig Jensen** med sin Hart-40, **Ingvar Persson** med sin Copland-39 og **Bjarne Jørgensen** med sin Ellila-39 havde jordstart-problemer med deres ellers velflyvende modeller. **Vandel-beton er hård !**



Vinderen i A-3

I **A-3** var der 4 deltagere, hvoraf 2 fløj med "Kr-21 Diogenes" fra 1945 og de 2 andre var "Ølhunde" fra 1944 af SP's særprægede, men velflyvende konstruktion.

Vinderen, Frank Dahlin, ses her til venstre med sin Diogenes, som efterhånden er i et rigtig godt trim. **Hans F. Nielsen** måtte med sin SM-vinder nøjes med en 2. plads. **Tage Hansens Ølhund** havde efter en god 1. start et stævne-møde med startbanen, der satte den ud af spillet. **Frede Juhl** blev nr. 3. Klassen blev fløjet med 3-min. max og 50 m line.



Resultat OT/SM 1999

Klass A

1. Sigurd Isacson	Ti-39	120	120	120	360
2. Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	106	79	83	268
3. Thomas Johansson	Whipit Quick	97	57	84	238
4. Helge Wannberg	Hewa M1	49	98	50	197
5. Thure Josefsson	Ti-39	57	06	120	183
6. Kurt Strömdahl	Viking	45	46	74	165
7. Lars Tolkstam	Trim II	117	0	0	117
8. Sven-Olov Lindén	Trim II	45	24	47	116
9. Thure Josefsson	FIB	21	75	0	96
10. Gunnar Wivardsson	Volvo Duplex	23	0	0	23

Klass B

1. Anders Håkanson	Västervind	120	120	120	360
1. Åsa Kivling	Cleo	120	120	120	360
1. Lars Ljungberg	Postis G1	120	120	120	360
4. Sten Persson	Cleo	120	117	120	357
5. Lars Ljungberg	Tem	92	120	120	332
6. Ginger Sjöberg	Västervind	120	120	90	330
7. Sten Persson	Clipper	72	120	120	312
8. Carl-Johan Eiroff	Tem	85	120	74	279
9. Georg Törnkvist	Pinocchio	70	120	84	274
10. Örjan Gahm	Meteor	90	80	93	263
11. Kurt Strömdahl	Torpedo	32	57	120	209
12. Arne Andersson	BB 12 special -47	48	56	73	177
13. Lennart Hansson	Clipper -39	72	100	0	172
14. Ingvar Claesson	Clipper I	48	42	41	171
15. Kurt Strömdahl	Clipper I	54	30	73	157
16. Thure Josefsson	Tem	48	55	52	155
17. Gunnar Wivardsson	Balbo	53	73	25	151
18. Gunnar Wivardsson	Trumfe	83	41	21	145
19. Martti Bogdanoff	Tem	18	28	92	138
20. Gunnar Stedt	Kitten	120	0	0	120
21. Sigurd Isacson	Västervind	106	0	0	106
22. Gunnar Stedt	Hepcat	87	0	0	87
23. Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	59	0	0	59

Klass C

1. Sten Persson	Prim	150	150	135	435
2. Anders Håkanson	Landegren Spec	121	150	129	400
2. Anders Sjöberg	Landegren Spec	150	150	100	400
4. Martti Bogdanoff	Lanzo 30	120	91	117	328
5. Georg Törnkvist	Löwens G1-47	113	135	0	248
6. Ingvar Claesson	Prim	39	61	92	192
7. Bengt Åhman	Laban	68	56	57	181
8. Thure Josefsson	Löwens G1-47	64	92	0	156
9. Arne Andersson	Löwens G1-47	150	0	0	150
10. Martti Bogdanoff	Laban	137	0	0	137
11. Lars Ljungberg	Postis G2	123	0	0	123
12. Lennart Flodström	Laban	45	18	0	63
13. Thure Josefsson	Laban	8	6	5	19

Klass D

1. Sigurd Isacson	Rimfaxe	150	150	150	450
2. Lennart Flodström	Joseph	150	150	127	427
3. Lennart Hansson	Lanzo Duplex	128	97	150	375
4. Sven-Olov Lindén	Korda-37	150	86	75	311
5. Anders Håkanson	Landegren Wake	150	150	5	305
6. Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	150	150	0	300
7. Sofia Wivardsson	Gipsy	62	61	88	201
8. Rolf Astervik	Postis -49	87	60	9	156
9. Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	150	0	0	150
10. Gunnar Wivardsson	Gipsy	67	18	0	85

Klass S1

1. Frank Dahlin	Fidusia	120	120	0	97	337
2. Markku Tähtkäpää	Salmiak	120	71	120	311	
3. Sven-Olov Borg	Novis	84	120	93	297	
4. Tycho Andersson	Laruska	120	36	101	257	
5. Kurt Sandberg	HW -44	68	120	60	248	
6. Helge Wannberg	Hewa 3	110	56	75	241	
7. Helge Wannberg	Sappo	85	41	107	233	
8. Birgit Dahlin	Fidusia	82	76	37	195	
9. Paul Sjöblom	Hector	72	55	44	191	
10. Helge Wannberg	Novis	43	43	97	183	
11. Arne Andersson	Dinah	33	54	49	136	
12. Örjan Gahm	Pin Up -45	52	66	3	121	

13. Rune Tedenryd	HW -44	58	60	0	118
14. Holger Sundberg	Flugan	44	41	28	113
15. Fritz Neumann	FJ-1a -40	21	44	36	101

Klass S2

1. Lars Larsson	Bernfest -50	120	120	120	360
2. Kurt Sandberg	Moazagotl	120	101	120	341
3. Kurt Sandberg	KS -46	113	57	120	290
4. Arne Berglin	kyway -47	66	120	103	289
5. Holger Sundberg	Bernfest	72	120	83	275
6. Sven Landervik	Taifun	120	34	120	274
7. Arne Berglin	Master -47	89	60	119	268
8. Carl-Johan Eiroff	Master	120	75	20	215
9. Markku Tähtkäpää	Pluto III	120	53	38	211
10. Erik Knudsen	AH-24	47	73	59	179
11. Helge Wannberg	Peking	66	43	47	156
12. Rune Tedenryd	Peking -43	47	40	0	87
13. Helge Wannberg	Master	14	0	0	14

Klass S3

1. Hans Nielsen	Diogenes -46	120	120	120	360
2. Sven Rågwall	Meteor 21	98	78	120	296
3. Sven Östlund	Meteor 20	120	52	63	199
4. Frank Dahlin	Diogenes -46	64	44	89	197
5. Sven Östlund	Meteor 21	120	52	0	172
6. Markku Tähtkäpää	Ölhunden	58	86	0	144

Klass Sint

1. Tycho Andersson	Skymaster	150	90	70	310
2. Sven Landervik	Bora Gunic	102	106	79	287
2. Rune Tedenryd	Skymaster	150	54	83	287
4. Lars Larsson	Viking -50	75	60	150	285
5. Sven Rågwall	Aurikel	129	150	0	279
6. Hans Nielsen	HN 20-53	61	150	42	253
7. Sven Landervik	Skymaster	51	53	143	247
8. Sven Rågwall	Nordic Winner -55	84	68	80	232
9. Rune Tedenryd	Aurikel	81	104	44	229
10. Fritz Neumann	FN-23 -53	51	48	115	214
11. Bengt Åman	Odenman	55	150	0	205
12. Tycho Andersson	Victory	150	0	0	150
13. Markku Tähtkäpää	Hele	76	0	0	76
14. Ove Larsson	Termik	35	0	0	35

Klass F-klassisk

1. Rolf Astervik	Silver Star	168	158	112	438
2. Frank Dahlin	Banshee -40	52	127	138	317
2. Frank Dahlin	Grieg diesel -46	111	103	103	317
4. Gunnar Ågren	HU 10c	49	82	120	251
5. Gunnar Stedt	Garami -39	76	0	0	76

Klass F-nostalgi

1. Sten Person	Hi-Fli	180	168	180	528
2. Sven-Olov Borg	Kapten Krok 2	180	165	118	463
3. Sten Persson	Jupiter	159	123	132	414
4. Gunnar Ågren	Night Train	112	97	180	389
5. Gunnar Stedt	Half Wild Goose	127	122	95	344
6. Tycho Andersson	Hot Shot	52	51	88	191
7. Thomas Johansson	Wild Goose	48	54	30	132
8. Gunnar Stedt	San de Hogan	19	0	0	19

Klass Twin Pusher

1. Sigurd Isacson	Immers	180	150	150	480
2. Georg Törnkvist	Manulkin	101	138	155	394
3. Ove Larsson	Manulkin	66	38	76	180
4. Gunnar Wivardsson	AM -40	17	35	1	53

Klass Gint

Martti Bogdanoff	Tempo	78	180	139	397
------------------	-------	----	-----	-----	-----

Landskamp Sverige-Danmark

1. Sverige	1550 sek	2. Danmark	1343 sek
S1 S.-O.Borg		S1 Frank Dahlin	
Sint T.Andersson		Sint Hans Nielsen	
Sint Sven Landervik		Sint Fritz Neumann	
S2 Lars Larsson		S2 Erik Knudsen	
S3 Sven Rågwall		S3 Hans Nielsen	

En Modellflyveteran ser tilbake (del 2)

I første del kom vi frem til våren 1940 med krig og okkupasjon. Det var innlysende at noen modellflyging ble det ikke med engang. Imidlertid, medio juni, var forholdene igjen slik at litt aktivitet kunne forekomme. Kjeller flyplass kunne av forklarliga grunner ikke brukes, så det var vanskelig med brukbare områder. Vårt gamle Tørtberg ble igjen mødestedet. Her fikk vi bl.a. bekjentskap med Thor Mølbach, som også siden har vært en aktiv flyger innen N.A.K. Noen nærmere presentasjon skulle ikke være nødvendig.



Per Hoff med sin Goldberg "Zipper" (P.H.- 114) i begynnelsen af 1940.

I juni og september laget vi i stand en demonstrasjon for Arbejderbladet og Aftenposten med ca. 50 modeller av alle slag, med etterfølgende bilder og artikler. Det siste strikkstevnet ble arrangert på Tørtberg 22. september 1940 med noe redusert deltagelse. Materialmangel og særlig dårlig med strikk var årsaken. Modellene var små nå, bare ca. 50 cm i vingespenn, men fløy likevel 2-3 min. uten særlige vanskeligheter.

En av våre gamle kanoner, **Bjørn Gulbrandsen**, vant det stevnet med meg på 2. Plass. På denne tiden fikk klubben også notert sig for **norgesrekord i hastighet**. En av medlemmene, **Finn Wahlquist**, fløy 45 km/time med sin strikkmodell.

Efter dette var det slutt med strikkmodellene og seilflyene kom i vinden. Det ble oftest brukt strikk/line start. Det ble arrangert 2 stevner på Bogstadvannet i mars 1941 med ca. 15 deltagere. Flytiden ble ca. 1 min. i gjennomsnitt for beste mann. Disse stevner brakte Bjarne Aasbø inn i våre rekker. Det siste stevnet ble arrangert på Tørtberg 22. mai 1941 med 7 - 8 deltagere.

Den politiske situasjon hardnet noe til i landet, og Nasjonal Samling, som eneste tillatte parti, dannet Hirdens Flyavdeling, som hadde sine fingre ute etter N.A.K's medlemmer og seilfly. Norsk Aeroklubb's virksomhet ble nedlagt om sommeren og N.A.K. modellflygruppen Oslo oppløste seg selv ved en ekstraordinær generalforsamling 31. august 1941. Styret besto da av : Formann **Per Hoff**, Viseformann. **Bjørn Gulbrandsen**, Kasserer **Trond Hovde**, Sekretær **Nils Kvale**, Styremedlem **Thor Mølbach** og suppleantene **Per Forsberg** og **Finn Hafsås**.

Klubbkassen ble brukt til et minnediplom, som samtlige medlemmer fikk. Det var på høy tid, for i avisen 20. oktober sto: "Norsk Aeroklubb med samtlige underavdelinger, er ved forordning av Departementet for Arbejdstjeneste og Idrett, datert 16. oktober 1941, oppløst." Formannen hadde den "ære" noen dager etter å ha **politiansøkelse** i sitt hjem etter eventuelle aktiva, arkiv og øvrige eiendeler av enhver art, som samtidig var blitt overdratt Hirdens Flyavdeling.

Vel, politiets arbeid den gang var forgjeves. Selv om alt klubbarbeide opphørte heretter, ble flyaktiviteten oppretholdt. For oss var Bogstadvannet det naturlige tilholdssted, og mange fine søndager ble tilbragt der. Det ble nå nærmest et samlingssted for motorflygere og noen seilflygere av den gamle garde. Det var selvfølgelig trist at så mange måtte gi opp, men med den lille materialmengde vi hadde kunne den bare rekke til noen få. Det var også vanskelig med batterier til motorene, foruten bensin og den spesielle oljen som skulle til (30% SAE 70 olje!). Det ble bare fløyet om vinteren i disse krigsårene, og Holtekilen eller på fjorden utenfor Høvik var de vanligste stedene. Vi fikk på den tiden også kontakt med karene i gamle "**Vingtor**", som fløy med motormodeller særlig på fjorden. Mange av disse er jo

fremdeles med, men særlig **Sigurd og Jens Hei-
ret, Jan David Andersen, Jan Mürer og Hans
Peter Aaser** bør vel nevnes i denne forbindelse.

Disse krigsvintrene var temmelig kalde og lange. Bl.a. kan jeg huske at vi fløy på fjorden utenfor "Paradisbukta" på Bygdøy den 19. april -42, samtidig hadde noen begynt med solbad på land! Isen var smeltet ca. ½ m fra land og lå helt over til Fornebulandet. Nu kom også **Øivind Andersen** inn i bildet. Han var dengang fin-mekaniker og reparerte alle gamle motorer, så de ble som nye. Dessuten puslet han med en dieselmotor for modellfly (rykter fra Sverige fortalte om dette). En dag i februar -44 kom han til meg med vel **Norges første dieselmotor** og foreslo at vi skulle montere den i min gamle, store bensinmotormodel. Dette ble omgående gjort, og motoren ble testet på alle måter, men kroppen på modellen ristet istykker av vibrasjonene. Dette ble reparert, og det ble mange turer. Jan David Andersen puslet også med dieselmotorer, og disse to karene holdt oss med motorer resten av krigstiden og senere. De var godt kjent, D-A- motorene, i mange år. Nu var det ikke behov for batterier lenger ihvertfall.

31. desember 1944 var en del av oss på fjorden og fløy. Det var fin skøyteis og mange mennesker var utpå. Plutselig gikk det **flyalarm** og noen **engelske Mosquitos** kom lavt over fjorden for å bombe **Victoria Terrasse** (Norges Shellhus -red.). det ble mye skyting, og vi måtte "evakuere" isen på raskete måte. Et av flyene falt ned i Engervannet ved Sandvika og ble godt demontert før tyskerne kom. Det var **mye balsa** i Mosquito- kroppen og det ble bygget flere modeller fra den. Jan Rapstad var en av "demontørene" og han ga meg et balsastykke.

Jan David-Andersen laget en del 3,5 ccm dieselmotorer i slutten av 1944 som ble populære og senere våren -45 en 2,5 ccm motor.

Tiltross for materialmangel ble det bygget en god del modeller under krigen. Det var et godt sammenhold mellom alle, så manglet du noe var det alltid hjelp å få et eller annet sted.

Medio mars -45 sluttet vintersesongen. Krigen så ut til å nærme sig enden, og mange fikk andre ting å tenke på, enn modellfly for en stund. Utover høsten -45 var forholdene igjen blitt såpass normale at vi kunne tenke på å få klubben startet igjen. Det

ble kalt sammen noen møter, et styre satt opp og 6. November ble det holdt generalforsamling. Klubbens navn ble **Oslo Modellflyklubb** og følgende styre og medhjelpere ble valgt: Formann Per Hoff, viseformann Bjørn Gulbrandsen, sekretær Erik Engelhardt-Olsen, kasserer Finn Wahlquist, styremedlemmer Will G. Aaneby og Hans Pettersen. Som teknisk råd: Seilflymodeller Bjørn Gulbrandsen, Strikkmodeller Erik Engelhardt-Olsen, Motormodeller Jerv Heiret og teknisk leder Jan David-Andersen.

N.A.K's landsleder i modellflyging, **Harald Orwin**, ga en oversikt over de nye nordiske forskrifter. Det møtte frem ca. 50 stykker ssom således dannet den nye klubben. Orwin hade fått noen byggesett til seilflymodeller fra Sverige, som noen av oss bygget som demonstrasjons-modellfly. Det hade selvfølgelig hendt mange ting både på det teoretiske og praktiske plan under krigen, og det gjaldt å komme etter så fort som mulig.

Hans Pettersen satte i gang med et hobbyblad med navnet "**Min Hobby**", og her kunne vi boltre oss med referater og artikler. Bladet gikk senere inn i Mortensens forlag under navnet "**Teknikk for alle**". Fra 3. - 17. desember -45 arrangerte Norsk Aero Klubb en **flyutstilling** i Sindre Hessbreds lokaler i Øvre Slottsgt. 20. Her var alt disponibelt utstyr samlet i 2 etasjer. Modellflygerne var i 2. etasje med en rikholdig avdeling. Daværende **H.K.H. Kronprins Olav** åpnet utstillingen som ble godt besøkt. Oslo Modellflyklubb fikk 135 nye medlemmer under utstillingstiden. Dessverre hadde vi dengang ingen mulighet til å følge opp deres interesse. Hverken med materialer eller instruktører, så de fleste forsvant dessverre igjen.

Det kom mange nyheter fra utlandet. Endel av oss korresponderte med utenlandske modellflygere, fik flyblader og litt materialer inn. Som en nyhet kom bl.a. kjennskapet til **linestyrtede modeller**. Min første, som antagelig var den første i landet, var en ombygget motormodel bygget under krigen, og den fløy allerede sommeren 1945. Resultatet var imidlertid ikke særlig vellykket. Utover våren 1946 ble arrangement av stevner igjen aktuelt. Vår gamle flyplass, Kjeller utenfor Lillestrøm fra før krigen, fikk vi igjen benytte, og den 19. mai arrangerte Oslo Modellflyklubb det første stevnet her i landet etter krigen. Det deltok 34 stk., hvorav 3 stk. fra Horten med seilflymodeller. Det ble startet i de **nye nordiske seilflyklasser A-1, A-2**



På fjorden i slutten av mars 1942. Modellen, der er markeret med et X, er Per Hoff's Zipper. Man kan tydelig se påvirkningen fra U.S.A.

D-1 og en fri klasse med henholdsvis 24, 3 og 1 deltager. Været var strålende, og flytidene ble meget gode. I klasse A-1 oppnådde Odd Gulbrandsen beste tid med 8 min. 36,9 sek, og nybegynneren Jan Scott 6 min., i klasse A-2 Per Hoff 2min. 6 sek, og i D-1 Hans Petter Aaser 8 min. 37 sek. Sigurd Stangsvolls flotte todekker "Tiger Moth" fløy før stevnet over 20 min. Stevnet ble ledet av Harald Orvin.

Det neste store stevne var **nordisk landskamp i Børneborg, Finland, 17. - 18. august -46**. Vi hadde jo ikke noe særlig å stille op med, men en gang må en jo begynne. Konkurransen gikk i klasse A-2, seilflymodeller med 24 - 26 kvadratdm vingeflate og min. vikt 400 g. De norske som ble tatt ut var **Harald Orvin (lagleder), Per Hoff, Finn Wahlquist og Thor Mølbach**. Da sidstnevnte skulle gifte sig like før landskampen, ble **Jerv Heiret** tatt ut for å fly Mølbachs modell. Etter mange vanskeligheter med å få nødvendig valuta (hver fikk svenske 10,- kr. med!) og utførsel fra Norge med våre modeller (vi hadde ikke utførselslicens) kom vi til Stockholm, hvor vi møtte svensker og dansker. Sammen reiste vi så over til Finland hvor finner sto på bryggen og ventet.

Stevnet gikk ikke så godt for oss. Landsmæssig

ble vi den dårligste, men mye lærte vi som kom godt med senere. Ut over høsten arrangerte vi flere stevner på Kjeller med gode resultater. Og det var godt, for vi hadde invitert **Odense Modellflyklubb** til et stevne på isen **den 29. desember**. Odense Modellflyklubb var dengang en av de beste i Danmark. Stevnet skulle gå i klasse A-2 med 4 deltager fra hver klubb. Det var jo det første internasjonale stevnet som ble arrangert etter krigen, så spenningen var stor. Det ble intet stevne på isen som planlagt, værguderne sviktet oss, men Kjeller var som så mange ganger før redningen.

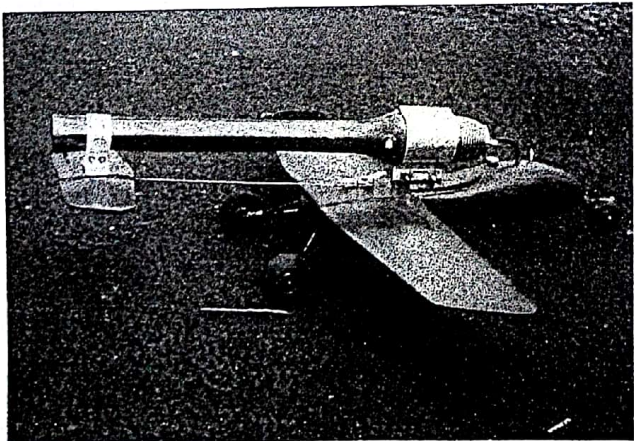
Det var bra vær og vi oppnådde mange fantastiske tider. I klasse A-2 satte **Finn Wahlquist** ny norsk rekord på 6 min. 59 sek. (den gamle hadde **Bjørn Gulbrandsen** med 4 min. 5,5 sek) og beste tid hadde **dansken Mogens Erdrup** med 8 min. 47,1 sek. Det norske laget bestod av **Bjørn Gulbrandsen, Knut Nyseth, Thor Mølbach og Finn Wahlquist**. Det norske laget tok 1., 3., og 5. Plass, og BjørnGulbrandsen som vant klassen, hadde en gjennomsnittstid på 4 min. 20,4 sek. Vi hadde jo aldri våget å tro at vi skulle vinne denne landskampen. Det ble avholdt flere stevner utover vinteren, særlig da med seilflymodeller og motormodeller, og deltagelsen var ofte stor. Maridalsvannet ble mye brukt og var også en finplass. Litt materiale og strikk fikk vi importert, så i februar -47 tegnet og bygget jeg min første strikkmodell. (C-2 modellen **Colibrie**, red.) Bladet "Teknikk for alle" avholdt et stevne på Maridalsvannet 13. april -47. Der var ca. 40 deltager på 5 klasser og

der var for første gang igjen strikkmodeller med. Det var ikke så mange, men tross alt en begynnelse, og modellene fløy stort sett godt. Fremgangen var igjen stor, stevner ble avholdt og utstillinger ble arrangert.

I desember -48 fikk jeg et amerikansk byggesett til en linestyrt model. Det var egentlig til en linestyrt model, men min gamle DA-motor fikk den bare opp i 52 km/time.

I påsken -48 arrangerte N.A.K. nordisk landskamp på Mjøsa på Hamar. Alle 4 land var med. Danske Høst-Aaris (57 år gammel) vant a-2 klassen, mens Sverige vant lagmesterskapet. Det var sterk vind og ca. 1/3 av modellene krasjet.

Sommeren 1948 fikk jeg en danskbygget jetmotor. Motorens opprinnelse var vel U.S.A. da nesten maken var i salg der. Systemet var som i motoren til den tyske V-1 bomben, brukt under slutten av krigen, en plateventil som åpnet og lukket for bensin/luft innsugning etter hver forbrenning. Motoren ble startet ved hjelp af en pumpe for bilhjul, et tenningssystem til gnist av plugger, og gikk på vanlig bilbensin. Modellen som var den første som ble laget her i landet hadde et vingspenn på 70 cm og veide ca. 1200 gram. Motoren ydet et statisk trykk på ca 2 kg og veide 650 gram. Modellen var forøvrig bygget av balsa og var linestyrt. Motoren holdt et forferdelig leven og ble prøvefløyet på Fornebu flyplass 10. Oktober -48. Den var i luften ca ½ runde før motoren stoppet, vi brukte ca. 15 meter linelengde. jeg laget en jetmodell til som var ferdig i april -49. Den var betraktelig mere solid enn den første. Vi prøvet den flere ganger på Fornebu, men motoren stoppet alltid idet modellen kom opp i luften. Dette fikk vi aldri løst, og jeg ga derfor opp disse modellene.



H.-164 med dansk Diesella - motor. 1949



Cumulus

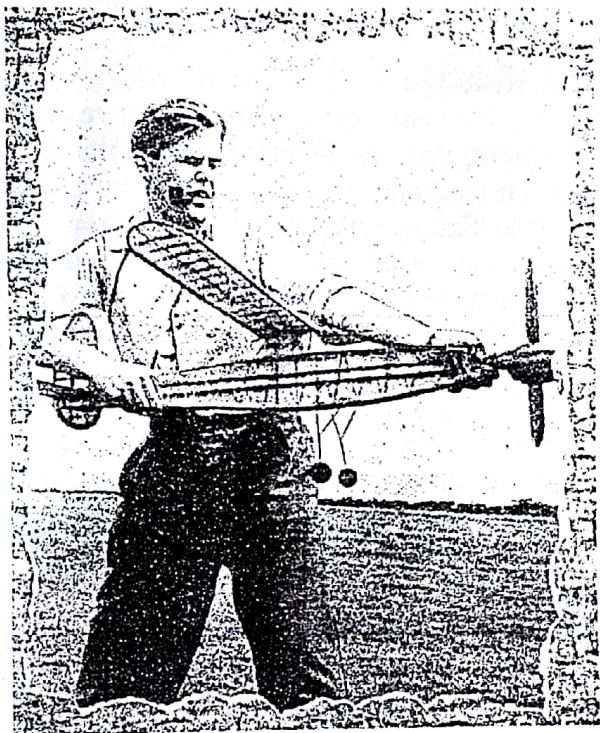
Per Hoffs første A-2 model fra 1946 - det år A-2 klassen blev indstiftet. Han deltog med den i den første nordiske A-2 landskamp i Bjørneborg i Finland 17. - 18. august 1946.

Den blev senere udgivet som byggesæt af Teknisk for Alles modellavdeling til en pris af 14,60kr. (DMV har byggetegning ...).

.....

Vårt første norgesmesterskap skulle vært arrangert i juni -49 på Jarlsberg Flyplass utenfor Tønsberg, men måtte avlyses p.g.a. værforholdene. Samtidig skulle det norske laget til Wakefield-mesterskapet vært tatt ut. Dette mesterskapet skulle arrangeres på Cranfield Aerodrome utenfor London 31. juli. Det norske laget besto av Harald Orvin (lagleder), Thor Mølbach, Jerv Heiret og Per Hoff. Orvins modell ble bygget av alle fire, og vi hadde våre egne modeller med som reserver, så vi hadde alltså alle 2 modeller hver.

Modellen hadde et vingespenn på ca. 115 cm, en kropp med rektangulært tverrsnitt og forøvrig utstyrt med 2 strikkmotorer forbundet med tannhjul i halen og tålte ca 1200 omdreininger i opptrekket. Under stevnet blåste en meget kraftig vind, men vi fikk da fullført sånn noenlunde. **Jerv Heiret ble nr. 30** og var den beste av oss norske. Mesterskapet ble vunnet av finnen **Arne El-lila** som vi kjente fra vårt Finlandsbesøk, omtalt tidligere. Det deltok 93 mann fra 21 nasjoner og det var mye interessant å se og høre. På denne tiden var både **Will G. Aa-neby** og **Erik Engelhardt-Olsen** i sving med sine firmaer, og smått om senn fikk de med mye strev lidt import av modellflyutstyr igang.



Harald Orwin

Harald Orwin ses herover med sin kraksmodell ved Wakefieldkonkurrencen på Cranfield i 1949.

Til høyre ses Per Hoff's D-1 model P.H. - 171 på Bogstadvattnet i 1951. Ved den nordiske landskamp på Vandel i 1952 blev han nr. 2 med denne model.

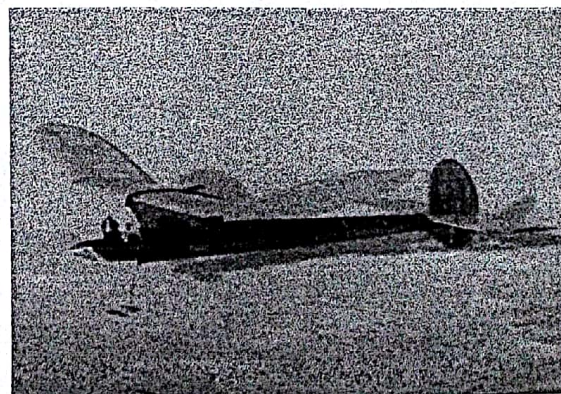
Motoren var en 0,75 ccm Mills. Modellen er forsynet med ski.

.....
Året 1950 begynte med en stor nyhet på området. Thor Mølbach begynte å fly sitt ra-

diostyrte seilfly. Hans bror, Basse, laget en radio som virket. Det var ganske fantastisk å se denne forholdsvis store modellen svinge sig grasiøst etter befaling fra bakken. Etter dagens forhold er det jo et enkelt anlegg, men dere skulle kjent på vekten og størrelsen, det var store og tunge saker!

Norgesmesterskapet fikk vi arrangert på Jarlsberg 25. juni med stor deltagelse. Det første stevne for linestyrte modeller ble arrangert av firmaene Ingwald Nielsen og Erik Engelhardt-Olsen på Ekebergsletta 17. september 1950. Det var 9 deltagere og stevnet ble vunnet av **Per Hoff**. Samtidig ble det fløyet en radiostyrt modell bygget av Johannes Vilberg, Abildsø. Det neste stevnet kom allerede 8. oktober, og her vant Leif Buchholz. **Egil Schönfeldt** fløy sin linestyrte hastighetsmodell, som ska ha fløyet ca. 150 km/time.

På Oslo Modellflyklubbs generalforsamling skjedde en begivenhet i modellflykretser, idet tre av klubbens medlemmer mottok Norsk Aero Klubbs hederstegn i sølv med diplom-N.A.K.'s formann, Sindre Hesstvedt, foretok utdelingen assistert av viseformannen, Finn Andvik. De tre som ble dekorert var **Harald W. Orvin**, **Per Hoff** og **Erik Engelhardt-Olsen**. Samtlige mottok utmerkelsen for sin personlige innsats for i opptil 17 år å ha virket for modellflygingens sak i Norge. De nærmeste årene ga ikke så mye nytt. Det ble avholdt nordiske landskamper de fleste årene, men vanligvis med dårlige resultat for oss. Bare 2 ganger har vi greid noe, første gang i 1952 i Vejle, Danmark. **Per Hoff** vant 2. Premie i klasse D-1 (motormodeller). Neste gang i 1959 utenfor Haslev, Danmark, hvor 14-årige **Gudbrand Dalsegg** tok 1. Plass i klasse D-1.



Det var kommet til mange nye karer i disse årene, som lenge var med blant de beste. Vi kan navne **Ulf Tønnesen**, brødrene **Hagen** fra Tønsberg, **Svein Antonsen**, **Knut Nyseth**, **Stein Schiøll**, **Egil Haug**, **Finn Blader**, **Einar Brendeng**, **Arnulf Ingulstad** og **Birger Bulukin** fra Oslo. Dessuten var det flok med fra klubber i Gjøvik, Hamar, Grenland og Sandefjord. Norsk Aero Klubb arrangertesammen med Luftforsvaret nesten årlige flystevner rundt omkring i Norge, og modellflygerne var alltid med på disse spesielle oppvisninger. Det var særlig de linestyrte modellene som var med, og det var en hel del av flygerne som ble meget flinke. I 1952 arrangerte Norge vinterolympiaden og i september hadde sportsjournalistene show på Bislet stadion. Det var forskjellige arrangementer som fotballkamp, hundevæddeløp etc. og tilslutt oppvisning med liestyrtede modeller. Det var et ufyselig regnvær, men guttene fløy som aldri før, og vi fikk god applaus og god presse etterpå - veldig gøy!



Per Hoff var en af de første i Norge til at flyve med linestyrede modeller. Her er han ved at justere motoren på P.H. - 172 ved det norske mesterskab 23/9 1951. Han satte her norsk rekord i Speed med 86,73 km/t.

Den 5/10 1952 satte han den op til 105,88 km/t. Modellen var bygget af et engelsk byggesæt "Junior Monitor".

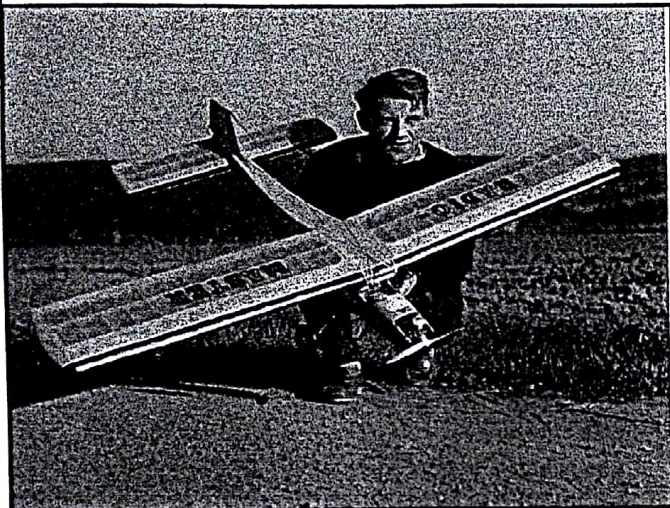
I oktober samme år leide vi Bislet stadion og arrangerte norgesmesterskap for linestyrte modeller. Det var både speed-og stuntmodeller i sving. **Arvid Brambani** vant i speedklassen med 171 km/time, mens **Bjørn Sverre Ellingsen** vant kunstflygningen.

Samme dag var 3 av oss på Ullevål stadion og hadde oppvisning i pausen på en fotballlandskamp Norge - Sverige. Det var ca. 37000 tilskuere. Oppvisningen gikk helt supert og vi fikk fantastisk applauseller som Dagbladet sa: "Velbrukt kvarter, modellflygerne hadde en strålende oppvisning i pausen". Sjelden har vel en sportsgren laget så mye fin reklame for seg selv i løpet av et kvarter.

De frittflygende modellene hadde mange steder vanskelighet med å skaffe flyplasser. Modellene var blitt så gode at det måtte store områder til. Dette gjorde selvfølgelig denne del av modellflygingen til vinterflyging mange steder. Av denne grund gikk nok interessen endel opp og ned, og for mange ble derfor også flyging med linestyrte modeller en ny gren. Stevnene fikk vi nok arrangert, men treningen ble jo dårlig. I alle disse årene med store stevner som norgesmesterskap etc. gjorde **Harald W. Orvin** en stor innsats ved alltid å stille sig villig til å led arrangementer, noe han alltid greide å gjennomføre fint. Jeg tror nok, at en på denne tiden kan merke en stor økning for interessen med radiostyrte modeller. I utlandet var de flere fabrikat i handelen, desverre nok ikke særlig driftsikker. Når en ser på dte utstyret idag, skjønner en jo godt alle de uhell vi hadde med modeller som fløy ut av kontroll eller kom på nesen mot moder jord.

Noen av våre medlemmer begynte å lage radioer, det kom ut en masse artikler i bladene, særlig amerikanske og engelske, og bøker om hvordan byggingen skulle foregå. Hos oss var det vel nå særlig **Sigurd** og **Jerv Heiret** sombygget sine egne radioer. Om ikke alltid resultatene var like gode så er det sikkert at man lærte svært mye. Det ble begynt med single radioer (siderorskontroll) og kanalantallet ble etterhvert utvidet. Radioen ble stadig forbedret, nye systemer kom frem i dagens lys, så de gikk raskt fremover. Særlig fra høsten 1957 begynte resultatene å komme.

Drammen Flyklubb hadde en flyplass i Lier, og her boltret vi oss. % - 6 stykker med vore mer eller mindre vellykte utgaver. Fra min flybok dette året kan citeres: "Søndag 6. oktober var mit første flyforsøk med radiomodeller. Vi var på Lier flyplass. Jeg gle modellen og det gikk bra, men motoren trekker litt mer til høyre. Radioen er ikke bra, den virker ikke.



Radio - Master

Denne P.H.-188 RC-modell konstruerte Per Hoff i 1959. Den blev udgivet som byggesæt af Erik Engelhardt-Olsen og solgt i mange eksemplarer over hele Skandinavia, da den er meget enkel og en god begyndermodell.

Per Hoff har givet DMV en full-size byggetegning, så kopi kan skaffes.

Etter en ombygning af mottageren (utført af Sigurd Heiret) fikk jeg mine første radiokontrollerte flukter med modellen på Ekebergsletta 28. mai -58.

Den neste modellen konstruerte jeg tidlig på våren 1959. Det var meningen at Erik engelhardt-Olsen skulle utgi et norsk bygge sett til en radiostyrt modell. Modellen skulle være solid, noenlunde i utseende, enkel å bygge og fly bra. Resultatet ble jo nokså kjent over hele Skandina-
via og det går rykter om at den flyr ennå enkelte steder. Hørte sidste sommer av en gutt som kom bort til meg: "Du, fattern lærte å fly RC med Radiomasteren din". Jeg var ferdig med modellen ultimo april. Den var utstyrt med en DA 2,5 ccm dieselmotor.

Radioutstyret besto av en svenskbygget krystallstyrt sender (levert fra Beckmann) og Graupner Mikrofon enkanals mottager. Telematic Beta het den selvnøytraliserende rormaskin og det hele virket meget godt sammen. Batteriene i flyet besto av 1 stk. 30 volts batteri og 1 stk. 6 volt Deac batteri.

Nå begynte dette å bli moro, og 7. mai 1959 fløy Radio-Master for første gang utenfor Erik Engelhardt-Olsens Modell- og Seilflyindustri i bakgrunnen.

Et slikt tilbakeblikk av en hobby gjennom mange år, kan gjøres både langt og kort. Har dere lest dette med interesse og fått noe ut av det, har lengden vært passe, og jeg takker for oppmerksomheten.

Per Hoff.

DMV har følgende tegninger af Per Hoff's modeller:

P.H.-11 pinnemodell fra 1935 !

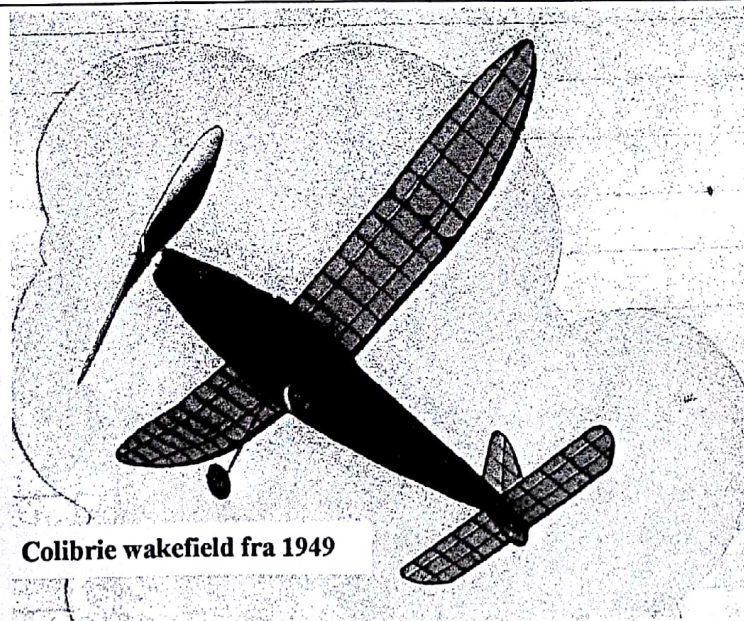
Colibrie gummimotormodel fra 1938

Cumulus A-2 model fra 1946

Colibrie wakefield fra 1949

Radio-Master fra 1959

Linestyrret model P.H.-175 fra 1975



Colibrie wakefield fra 1949



Til venstre vender Åge Høst-Aris' tilbage med en af sine bortfløjne A2-modeller, og til højre ses Arne Hansen med sin C1-model Kadet.

En dags
fint og
to dages
elendigt
vejr
prægede
resulta-
terne

PÅSKESTÆVNET I ODENSE

ODENSE, der har landets ældste motorflyveklub og ældste modellflyveklub, fejrede i påsken Odense Model-Flyveklubs 15-årsdag. Klubben havde lagt et stort arbejde i dagens markering. Den udsendte et stort 28-sidet festskrift til samtlige modellflyvere under KDA. Forordet var skrevet af generalsekretær, kaptajn John Foltmann, ligesom der var artikler af klubbens tre æresmedlemmer, Jøls Thinesen, Per Weishaupt og Åge Høst-Aris samt af Carl Johan Petersen og Mogens Erdrup. Det var redigeret af klubbens nuværende næstformand Herman Agerholm Jensen.

Desuden havde klubben indbudt alle landets modellflyvere til et tre dages stævne i Odense lufthavn, hvor deltagerne ude fra landet var indkvarteret i havnebygningen ved sædvanlig velvilje fra havneledelsens side. Der var tilmeldt over 80, men ikke alle mødte frem, og ved konkurrencerne var deltagerantallet væsentligt mindre end forventet.

Det kunne man således vel forstå for lørdagens og påskedags vedkommende, hvor vejret var af en sådan art, at man normalt ville have aflyst. Men langfredag var det bedst tænkelige modellflyvevejr på selve fødselsdagen, men også her var der frafald, således at der deltog 30 af 52 tilmeldte i selve konkurrencerne.

Åge Høst-Aris vandt byens præmie.

På grund af den tilmeldte store deltagelse og af hensyn til de udenbys medlemmer, der kun kunne deltage på en af de tre dage, var programmet lagt fast, og det var meddelt, at aflysning ikke fandt sted, men at man fløj uanset vejret.

Langfredag bød på svage skiftende vinde, dejlig sol og en del termik. Der blev fløjet svævemodeller i den nordiske A2 klasse om Odense Bys flotte ærespræmie samt om 80 meter motorgummi, udsat af Dansk Modellflyve Industri for små gummimotormodeller i klasse C1.

Det var påfaldende, at trods det fine vejr så manglede deltagerne efter vinterens ualmindeligt dårlige modellflyvevejr træning i at højstarte. I første periode var der kun ganske få præne starter, og flere af vore bedste blamerede sig. Vor ældste modellflyver, Åge Høst-Aris, fik efter en fejlstart modellen i termik og fik noteret maximaltid, 6 minutter. Børge

Sitas fra Ringsted startede først, umiddelbart for fløjten lød ved periodens ophør, og tik også 6 min. Han havde det uheld ikke at få startet i anden periode, da han var ude at lede efter modellen, som imidlertid blev bragt tilbage af en anden. Høst-Aris fløj med reservemodell igen 6 min. i 2. periode, hvor også tre af OM-F's juniormedlemmer fik maksimaltid. Høst-Aris fandt selv den ene model, mens den anden blev bragt tilbage; i sidste periode kom han ud for faldvind, men vandt alligevel konkurrencen. Verner Buch-Andersen fik i sidste periode termik, og hans model steg højt op over pladsen, hvor Levin Jensen lå i over 2 timer i Odense Svæveflyveklubs Baby i tørtermik.

Før konkurrencen var en model forsvundet i termik, og Henry Petersen fik sent på eftermiddagen noteret 20 min. 09 sek. uden for konkurrencen, formodentlig en årsrekord!

Der var tilmeldt 11 i C1, men adskillige havarerede under trinning, og der var ikke megen konkurrence, så Arne Hansen, OM-F, vandt uden vanskelighed med sin rekordmodel fra sidste år. Den første flyvning var på 148 sek., men de to andre var ikke så store, og resultatet blev 307 sek. Modellen vil snart komme i handelen under navnet Kadet og vil sikkert blive en yndet model, når vore modellflyvere har lært begyndelsesgrundene for motormodellflyvning.

Mange kom ud for at trimme modeller i andre klasser med henblik på de næste dage. Det var især en fornøjelse at se Calles Wakefield stige højt til vejrs. Den satte en årsrekord på 322 sek. for gummimotormodeller.

Hårdt vejr i de to andre dage.

Lørdag havde højtryksryggen desværre forskudt sig, og en frisk til hård vind jog hen over lufthavnen. Det var ikke vejr for A1 modellerne, der kæmpede om KDA's pokal. Der var mange havarier, men mærkeligt nok var det sjældent planerne, der knækkede i højstart. Det var derimod fortrinvis de tynde bagkropper, det gik ud over. Det er jo ganske vist nemt at bygge en flad krop med en stok til at bære halen, og det er velegnet til begyndermodeller, men med det vejr, vi har her i landet, må det nu kunne betale sig at anvende nogle solidere modeller med opbyggede kroppe til decideret konkurrencebrug.

De færreste kunne klare en højstart under disse forhold, men konkurrencen blev alligevel en triumf for de fynske juniore, som besatte de fem første pladser. Vinderen, Bent Honoré, opnåede på første flyvning 2 minutter, hvilket også var den længste tid, man fra tidtagernes side kunne se modellerne.

Om eftermiddagen fløj Wakefield-modellerne om endnu 80 m gummi fra DMI. Konkurrencelederen, Per Weishaupt, gav undtagelsesvis lov til håndstart. Calle fløj 80 sek., og modellen var ubeskadiget i landingen, men knækkede planet, da en tilfældig landmand løftede den op. Det var den store chance for Henry Ekelund, der ikke havde nået at flyve i første periode, men nu i to starter opnåede ialt 98 sek med sin Kuniss-Wakefield. De øvrige deltagere blev slået ud af vejret.

Søndag formiddag ikke alene blæste det hårdt, men regnede desuden, så de mange smukke linestyrede modeller kom ikke igang før over middag, da det klarede lidt op, og kun Jøls Holm Jørgensen udførte en enkelt hastighedsflyvning på 93 km/t og vandt dermed OM-F's pokal. De øvrige nøjedes med at prøve motorer. Det var bemærkelsesværdigt, hvor mange udenlandske motorer, der efterhånden finder vej hertil, og mod dem har de hidtidige danske motorer ingen chance. Vore motorfabrikanter må til at anstrenge sig lidt.

Fra kl. 15 til 18 blev de to sidste klasser fløjet, nemlig A3 og D1. Det vil glæde tilhængerne af de store modeller at høre, at der havde været tilmeldt hele 16 A3-modeller, men det var betydeligt færre, der mødte frem, og mange opgav at starte! Kaj Vestergård fra Køge sikrede for første gang denne klub et større resultat ved sin sejr med en smukt bygget model, tæt fulgt af den lille Erik Wichmann med en SP-Baronet, der dog kun nåede en flyvning, hvor den fløj væk. Ekelund måtte med sin kombination af en Holger Danske og en Diogenes nøjes med tredjepladsen, da det ene plan faldt af efter den anden, meget dramatiske højstart. Førstepremien var en pokal fra firma Modelsport.

Calle måtte også se sig slået i D1, ganske vist af en Calle 16 D, fløjet af Valdemar Petersen. Valde har stor erfaring i flyvning i hårdt vejr med den model. Calle benyttede igøvrigt en ny dansk motor, der så lovende ud og som ikke var skyld i, at han ikke vandt. Det må bemærkes, at gasmotormodellerne jordstartede trods vejret!

Så spredtes atter deltagerne for alle vinde, efter at de sidste præmier var uddelt. Selv om OM-F ikke deltog i 3 af de 8 klasser, vandt klubben dog overlegent det stopur, der var udsat til bedste klub. Næstbedste klub var Pingvinen, hvis 4 medlemmer kom cyklende med en kæmpe transportvogn på stieb fra København.

Konkurrencen viste, at det for størsteparten skorter på træning efter denne vinter, så det gælder om at benytte enhver lejlighed til flyvning, hvis man vil gøre sig gældende ved årets konkurrencer og hvis man vil gøre sig håb om at komme med til udlandet.

Resultater:

A1. Bent Honoré (301) 241, Karl Lorenz (301) 182, Erik Wichmann (302) 117 sek.

A2. Åge Høst-Aris (301) 831, V. Buch-Andersen (113) 613, Bent Honoré 511 sek.

A3. Kaj Vestergård (211) 208, E. Wichmann 204, Henry Ekelund (113) 166 sek.

C1. Arne Hansen (301) 307, Preben Petersen (301) 132, Henry Ekelund 127.

C3. Henry Ekelund 98, Carl Johan Petersen (301) 80 sek.

D1. Vald. Petersen (301) 221, Carl Johan Petersen 212, Jens Håstrup (301) 127 sek.

F1. J. Holm-Jørgensen (111) 31 km/t.

Den i artiklen omtalte wakefield er Calle 18W.

MODEL-DIESELMOTOREN - et teknisk Vidunder

Jørgen Dommergaard er en af vore faa „Diesel-Eksperter“. Han redegør i nedenstaaende Artikel for Hoveprincipet for den moderne Model-Dieselmotor og bringer en interessant Sammenligning mellem de mest kendte Fabrikater.

Den Mand, der har udeksperimenteret Prototypen for den nu snart velkendte Modeldieselmotor, kan med Rette gøre Krav paa alle Modelflyveres Taknemmelighed, idet han gennem sin Indsats har indledet en ny Epoke i Modelflyvningens Historie. En ny Motor, helt fri for alle Benzinmotorens vægtforøgende og driftsforstyrrende Elementer, er stillet i Modelflyvningens Tjeneste.

Man kalder denne nye Motortype for „Dieselmotor“, hvilket egentlig er helt forkert, idet man ved en Dieselmotor forstaar en Motor, der arbejder efter det kendte Princip: Indsugning og Komprimering af ren Luft, Indsprøjtning af Brændstof fra en Brændelspumpe, og Tænding ved den gennem Kompression af Luften opstaaede Varme. Modeldieselmotoren arbejder efter et andet og herfra væsentligt forskelligt Princip. Her sker Indsugningen gennem en Forstøver, hvor Luft og forstøvet Brændstof blandes, og det er derfor en Gasblanding, der komprimeres i Cylinderen. Tændingen sker, naar den ved Kompressionen opstaaede Varme har naaet Gassens Antændelsestemperatur. Kompressionen, og dermed Tidspunktet for Tændingen, reguleres ved at forøge eller formindske Kompressionsrummet

med et forskydeligt Stempel i Toppen af Cylinderen.

Den ved Benzinmotorer nødvendige Installation af Batteri, Tændspole, Kondensator, Tændrør og Knikser er udeladt. Enhver, der har eksperimenteret med Benzinmotorer, ved, at det næsten altid er Tændingen, der er i Uorden, naar Motoren strejker. Endvidere er det ogsaa en Kendsgerning, at Forholdet mellem Vægten af Motoren alene og Vægten af Tilbehør ved Benzinmotoren, især ved smaa Motorer, antager en meget ugunstig Størrelse. Da det jo imidlertid er disse smaa Motorer, der er de mest yndede paa Grund af den tilhørende Modells større Håndighed, saa er det klart, at det er paa dette Omraade, at Dieselen helt kommer til sin Ret.

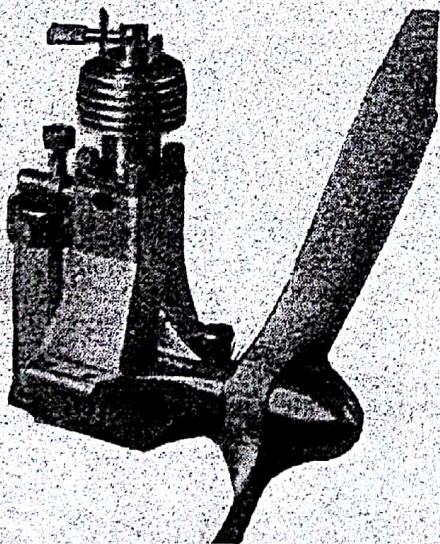
Fremkomsten af en Række Motorer viser med al Tydelighed den ønskede Størrelse. Alle de paa Markedet værende Motorers Volumen ligger paa 2—2,5 cm³, hvilket udtrykt i Vægt svarer til 180—260 g. De tilhørende Modellers Spændvidde ligger fra 1—1,5 m, med en Vægt paa 5—600 g. I denne Klasse har Dieselen næsten ingen Konkurrenter mellem Benzinmotorerne, dog med Undtagelse af den amerikanske „Atommotor“. Denne er paa ca. 2 cm³ i Volumen, yder 1/10 HK, og vejer ca. 60 g. Da disse Oplysninger stammer fra

MIKRO-DIESEL

Vigtigste Data:

Ydelse: 1/10 HK.

Omdr. : 7500 pr. Min.



For den kræsnе Modelbygger

Mikro-Diesel er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly- Modelbaade og Modelbiler.

Mikro-Diesel kan monteres med Cylinderne staaende eller hængende ved blot at dreje Tanken.

Mikro-Diesel leveres med lille Tank til 3 Min. Drift eller stor Tank til 15 Min. Drift.

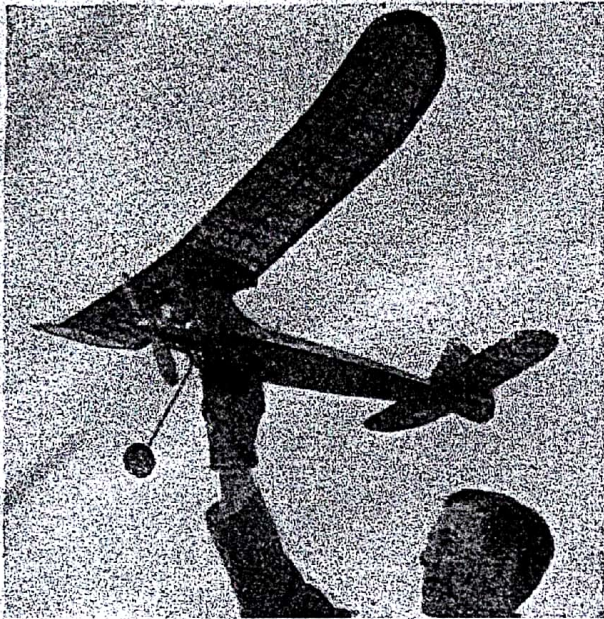
Mikro-Diesel har allerede vundet flere Konkurrencer i Danmark og Skaanemesterskabet 1945 i Sverige.

Efter en Forenkling i Fabrikationen er vi nu i Stand til at levere **Mikro-Diesel** for en Pris af **Kr. 98,00** med Propel

KAI NIELSEN

Mekanisk Etablissement

Kronprinsensgade 8 . Kbhv. K. . Tlf. Palæ 6628



Elitflyver Peter Christansen, MF Condor, Helsingør, en af våre flæste Motormodellister, præsenterer her sin vel-flyvende Diesel-Model, hvori „Monsun“ blev prøvofløjst.

amerikansk Kilde, kan man vel uden Skade lægge 50 pCt. til og trække ligesaa meget fra henholdsvis Vægt og Ydelse.

4 Konstruktioner sammenlignes

For at danne sig et Billede af de paa Markedet værende Motorer, kan vi foretage en Analyse af disse og se paa de Forskelle, der er.

Som før nævnt ligger de fleste Dieselmotorers Volumen mellem 2 og 2,5 cm³. Dette opnaas med en Boring paa 12—13 mm og en Slaglængde paa 18—19 mm. I Modsætning til Benzinmotoren, hvor Slaglængde og Boring er omtrent ens, ligger Slaglængden ved Dieselmotorerne op til 50 pCt. over Boringen. Lægger man dertil Højde af Kompressionsrum og Kompressionsregulator, faar Dieselcylinderen en betydelig større Højde end Cylinderen ved Benzinmotoren. Denne høje Cylinder giver Modeldieselmotoren et karakteristisk Udseende, og adskiller den i Udseende fra Benzinmotoren. En anden karakteristisk Egenskab ved „Dieselerne“ er den ovenpaa Krumtaphuset anbragte Hals, som Cylinderen sidder halvvejs nedsænket i.

Gaar man over til en Sammenligning af Motorernes Detailler og begynder med Cylinderen, saa finder man baade Forskelle og Ligheder. Som før nævnt er alle Cylindre nedsænket i en Hals paa Krumtaphuset, men paa enkelte findes der et Mellemstykke mellem Cyl. og Krumtaphus (Mikro-Diesel og Dyno 1). Paa Cylindrene er drejede Flanger, der ligger an mod et Mellemstykke eller Krumtaphus, og Fastspændingen foregaar enten med 4 Skrue (Mikro-Diesel), 2 Skrue (Diesella), eller Cyl. er skruet ned i Krumtaphuset (Monsun). De førstnævnte Metoder er enkle og lette at udføre, men foraarsager en Mængde Gods i de forskellige Dele. Den sidstnævnte sparer noget Gods, men kræver Specialværktøj til Udførelsen. Cylinderens Køleribber er som Regel drejede ud i eet med Cylinderen, og der er færre af dem end ved en Benzinmotor, idet Dieselen ikke bliver nær saa varm. Dette maa tilskrives Anvendelse af Æter i Brændstof-

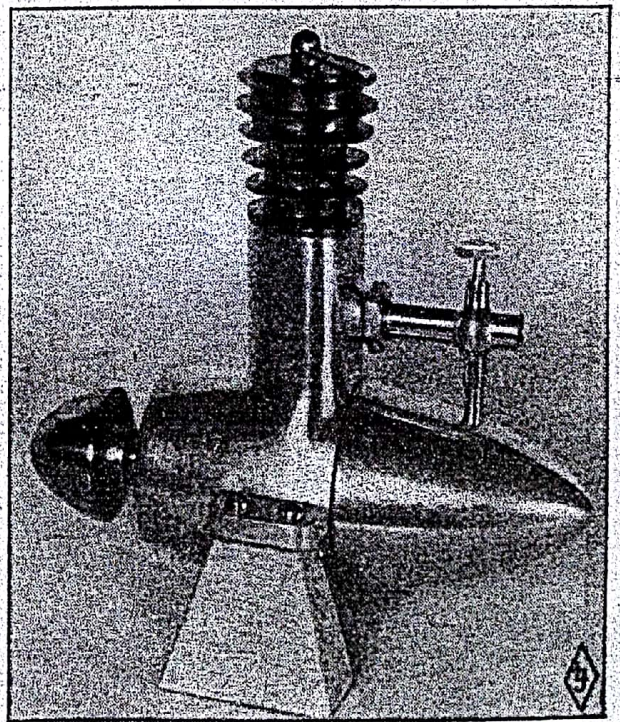
blandingen, som ved sin kraftige Fordampning sluger en Masse Varme.

I Motorernes Topstykke sidder en Skrue, der regulerer Kompressionsstemplets Stilling. Undertiden ser man, at der er anbragt en Pakning ved denne Skrue. Denne Anordning er dog ganske overflødig. Hvis Kompressionsstemplet er utæt, vil Trykket fra Forbrændingsrummet udlignes ovenover Kompr.stemplet uden Hensyn til, om Skruen har tryktæt Pakning. Af Hensyn til Eftersyn af Motorens „Indmad“ er det mest hensigtsmæssigt med løst Topstykke, hvilket da ogsaa er mest udbredt (Mikro-Diesel og Monsun).

Stempel og Kompressionsstempel er for det meste af samme Materiale som Cylinderen, og de skal være tilpasset i denne med uhørt Nøjagtighed. Ved nogle Motorer anvendes Støbejern til disse Detailler (Dyno 1 og Diesella), til Monsun anvendes special legeret og varmebehandlet Staal. For at opnaa størst mulig Nøjagtighed er Delene slebet sammen.

Plejlstangen ved disse Motorer maa dimensioneres adskilligt kraftigere end ved Benzinmotorerne. Den kan fremstilles helt af Metal som Diesellaen eller af Staal med Metalforinger som Monsun.

Krumtapskakselen er for det meste samlet ved Krympning eller Slaglodning (Dyno I og Diesella), sjældnere drejet ud af eet Stykke (Monsun). Den sidste Udførelse er af styrkemæssige Grunde langt at foretrække af Hensyn til de skiftende Belastninger, Vortetappen udsættes for. Krumtapskakselen løber for det meste i en Bronzebøsning. Kugleleje ses dog f. Eks. ved Diesellaen. Hvorvidt denne Anordning er et større Aktiv for Motoren, beror paa den Nøjagtighed de forskellige Dele er samlet med. Efter mine Erfaringer er et Bronzeleje at foretrække, det er let at udføre og har ikke væsentlig større Friktion end et Kugleleje.



Dieselmotoren „Monsun“, konstrueret af J. Dommergaard. Uden om Konstruktøren har Fabrikkerne nu ændret paa Konstruktionen, saa Cylinderen er fastgjort med Skrue som hos de fleste andre Typer.

Ved alle Modeldieselmotorer er Krumtaphuset støbt af Letmetal. Udseendet er forskelligt, hvilket forklares af den Maade, hvorpaa Cylinderen er befæstiget, og Brændstoftanken anbragt. Overstrømskanalerne er udskåret i Cylinderhalsen, i enkelte Tilfælde ogsaa i Mellemstykket.

Forstøveranordningen er ved de forekommende Motorer ret ensartede. I alle Tilfælde er Forstøveren anbragt i et Dyserør bag paa Motoren. Brændselet suges op gennem et Rør fra Tanken. For at forøge Effekten er Dyserøret ved Monsun specielt udformet.

Ved næsten alle de forekommende Motorer er Skylningen af Cylinderen udført som Tværstrøms-skylning. D. v. s. Overstrømsporten er anbragt diametralt modsat Udstrømningsporten. Dette er den enkleste og letteste Maade at klare Problemet paa. Paa Monsun er dog anvendt et nyere og mere effektivt System.

Brændstoffet til disse smaa Motorer er et Kapitel for sig selv. Enhver, der har eksperimenteret med disse, har sikkert erfaret, at de ikke sluger en hvilken som helst Vædske, man finder paa at hælde i dem. Selve Brændstoffet bestaar af Æter og Petroleum; der tilsættes et Smøremiddel, helst tyk Autoolie. S sammensætningen ændres noget, naar man anvender Olie af forskellig Viskositet. En god Blanding er dog: 50 pCt. Æter, 20 pCt. Olie og 30 pCt. Petroleum.

Da jeg selv er gammel Modelflyver og i Praksis har været med til Flyvning med Modeller med Forbrændingsmotorer, har jeg selv kunnet danne mig et Skøn over de Krav, der stilles til en saadan Motor.

I Monsun har jeg søgt at samle alle gjorte

Erfaringer med nye Finesser, der skulde give forøget Effektivitet. Prototypen har fuldt ud indfriet de Forventninger, jeg stillede til den. Efter mere end 20 Timers „Kørsel“ paa Jorden og i Luften er Motoren nu til Hovedeftersyn, men slidt op er den langtfra.

Det er mit Haab, at Dieselen maa faa stor Udbredelse og virke fremmende for Modelflyvesporten, som jeg selv engang var saa ivrig Tilhænger af.

Modelflyve-Udstillingen i Sønderborg

I Dagene 22.—24. Februar afholdt Als Modelflyveklub sin anden Udstilling i Sønderborg. Den skulde oprindeligt omfatte hele 6. Distrikt, men efterhaanden indløb der Afbud fra alle Klubberne m. U. af een, nemlig MF Eagle, Graasten, som deltog med 15 Modeller. I sidste Øjeblik blev OM-F ogsaa indbudt for, at der skulde erstattes lidt af det forventede Materiel fra de udeblevne sønderjyske Klubber, der iflg. Als MF er i Op-løsning! OM-F, der samtidigt deltog i Udstillingen i Aabybro, sendte 3 Svævemodeller og 1 Motormodel.

Als MF deltog med 20 Svævemodeller, hvoraf 4 var ubeklædte. Dansk Modelflyveindustri havde en Mængde Skalamodeller, Byggesæt og færdige Svævemodeller udstillet. Væggene var dekoreret med festlige Plakater fra Luftfartselskaberne.

Trods velvillig Presseomtale og ophængte Plakater over hele Byen, var Besøget meget ringe, hvilket maaske for en stor Del skyldtes det daarligere Vejr.

Søndag Eftermiddag kom det største Rykind, saa Arrangørerne fik deres afholdte Udgifter dækket.

Udstillingen resulterede i mange Tilmeldelser til Als MF's Begynderkursus. Da man tilmed er kommet i Besiddelse af et udmærket Lokale paa Sønderborg Statsskole, kan der nu rigtig komme Gang i Bygningen.

MF YDUNs Udstilling

I Aabybro 24/2 blev desværre noget mislykket, da Sneen blokerede Tilførselsvejene til Byen. Heldigvis naaede Distriktsleder Poul Lai Sørensen, Randers, og Børge Hansen, Hobro, frem, det var nemlig Dommerkomitéens mest kendte Navne. Børge havde medbragt sin Dieselmotor, der blev Udstillingens store Trækplaster.

O.M.-F. høstede Broderparten af Præmierne, idet Carl Høst-Aaris vandt 1., 3. og 5. Præmie og Poul Brandstrup 2. og 4. Præmie for massive Skalamodeller.

Motormodelklassen vandtes af Aage Høst-Aaris, O.M.-F.

Ubeklædte Svævemodeller:

1. Pr. Ejnar Christensen, MF Ydun.

Beklædte Svævemodeller:

1) Aage Høst-Aaris, O.M.-F.

2) Kurt Rehnagel, Ikaros.

3) Aage Høst-Aaris, O.M.-F.

4) Egon Pedersen, MF Ydun.

Modelflyver-Landslejr i Paasken

Den initiativrige MF Ydun meddeler, at den afholder Landslejr 1. og 2. Paaskedag, og at alle danske Modelflyveklubber er indbudt.

Der konkurreres i Klasserne A-2, A-3 samt Klasse H (haleløse). MF Ydun sørger for Indkvartering eller fælles Soveplads, men man ser gerne, at Deltagerne tager Telte med selv.

Nyeste Modelflyvebog

Knud Flensted-Jensen

Byg selv - og lær andre

Formanden for Dansk Modelflyver-Union skriver om de sidste Erfaringer paa Modelflyvningens Omraade.

EN NY OG UUNDVÆRLIG BOG

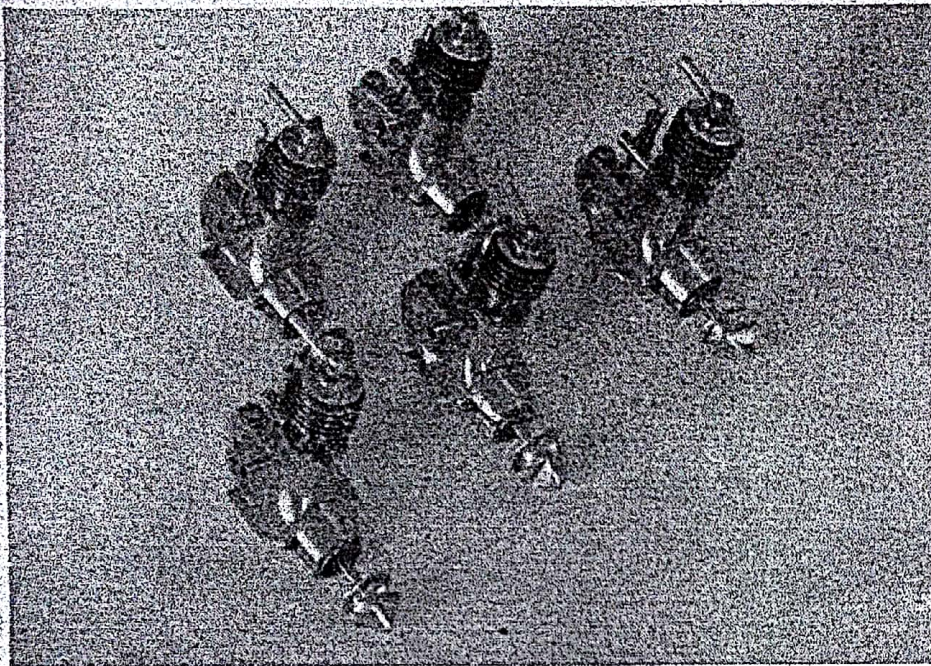
for den, der vil dygtiggøre sig, og for den, der vil undervise andre. Arbejdstegninger til to Modeller: „ESA“ og „MYGGEN“, der ogsaa kan bygges af Begyndere, medfølger

46 instruktive Illustrationer.

Kr. 4,75

HIRSCHSPRUNG

Danmarks første Dieselmotormodel



Den første Serie Dieselmotorer fra Kolding er nu parat til at starte.

DA man i den senere Tid i udenlandske Flyvetidsskrifter har kunnet læse om Forsøg, foretaget med Dieselmotormodeller bl. a. i Sverrig og Tyskland, vil det sikkert være paa sin Plads at oplyse, at Danmark heller ikke paa dette Omraade er bagefter noget andet Land.

Der har i November 1913 i Kolding været foretaget de første Prøveflyvninger med Dieselmotor. Modellen, der blev benyttet, var en to Aar gammel Svævemodel, en S.F. 19, som fik Forpartiet kappet af, blev forsynet med Landingsstel og fik Planet sat op paa en strømlinieformet Støtte, hvorved den kom til at ligne de amerikanske parasolvingede Modeller.

Motoren, der blev vendt, var en 2,5 cm³ Dieselmotor, konstrueret og bygget af to unge Mekanikere, E. Andersen og A. Jepsen, Kolding, de to Herrer har bygget Modelmotorer i de sidste 5 Aar, bl. a. Benzinmotorer i alle Størrelser fra 1/16 til 1 1/2 HK. Forsøgene med Dieselmotoren blev paabegyndt for ca. 1 Aar siden og har resulteret i den foreliggende, udmærkede Motor.

Resultatet, der blev opnaaet, var over al Forventning, Modellens Glideflugt var udmærket og Motorflugten rent udfønmendal, Modellen steg næsten lodret, med en enorm Stigehastighed, ca. 600 m/min. Da der ikke var nogen Afbryder til Motoren, maatte der opmaales Brændstof paa Øjemål, hvad der jo gjorde Flyvningerne mere hasarderede. Brændstoffet rakte til knapt et Minut, men forinden var Modellen forsvundet i Skyerne, den blev dog fundet igen et Par km fra Startstedet. Andre Flyvninger blev foretaget i stærk Blæst, men de forløb alle uden Uheld. Under den sidste Flyvning forsvandt Modellen atter i Skyerne, men blev igen fundet uskadt efter en større Eftersegning.

Enhver, som har prøvet at svæde i Ti-

mevis over en stridig Benzinmotor, vil blive forbløffet over Dieselmotorens Driftssikkerhed, naar man kender Indstillingen starter den i al Slags Vejr. En af Dieselmotorens største Fordele er Forholdet Ydelse—Vægt, en Benzinmotor med samme Ydelse vejer mindst dobbelt saa meget som en Diesel, hovedsageligt fordi Benzinmotoren kræver Tændspole, Kondensator og tunge Batterier, hvad Dieselmotoren som bekendt ikke behøver.

Motorens Data er følgende: Boring 13 mm, Slaglængde 18 mm og yder ca. 1/16 HK, ved 4000 Omdr./Min., Cylinder og Stempel er af specialstøbt Staal og er tilpasset med uhyre Nøjagtighed af Hensyn til den nødvendige, kraftige Kompression. Krumtapakslens med Tank er støbt i Aluminium. Krumtapakslen gaar paa Kuglelejer og er bedre sikret mod Stød end paa nogen anden Maade. Reguleringen af høj og lav Tænding sker ved et indstilleligt Stempel i Toppen af Cylinderen, med hvilket man kan øge eller mindske Kompressionen. I flyveklar Stand vejer Motoren 200 gr, og den drives af en Blanding af Olie, Petroleum og Æter.

Dieselmotoren bliver nu fremstillet i Serie og kommer i Handelen i Lobet af Vinteren, saa der er maaske Haab om, at vi snart kan afholde D.M. for Brændstofmotormodeller.

Peter Christiansen.



Internationale Modelflyverekorder.

FRA F.A.I. meddeles, at efterfølgende Modelflyvepræstationer er blevet anerkendt af F.A.I. som internationale Rekorder.

Varighedsrekord for Gummimotormodel med Haandstart.

Opnaaet Tid: 13 min. 7 sek.

Fik De

Lommebog for Flyvning?

Lommekalenderen med det praktiske og oplysende Indhold om Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning.

TIL FLYV'S FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

Undertegnede bestiller herved:

Lommebog for Flyvning
Pris Kr. 2.85

Beløbet følger i Frimærker/bedes opkrævet.
Naar Beløbet medfølger sendes Lommebogen franco ellers med Tillæg af Opkrævningsgebyr.

Navn: _____

Adr.: _____

By: _____

Dansk Modelflyver Unions Begynder-Svævemodel

SIMPLEX

er nu kommet,
og den skal alle Modelflyvere have!

Udførlig Tegning og Byggevejledning.
75 Øre.

Komplet Materialesæt (med Tegning)
til SIMPLEX. Kr. 4.40.

TIL FLYV'S FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

De bedes sende mig:

_____ Tegning og Byggevejledning
til Begynder-Svævemodellen
SIMPLEX, Pris: 75 Øre.

_____ Materialesæt til Begynder-
Svævemodellen SIMPLEX,
Pris: Kr. 3.65.

Navn: _____

Adr.: _____

By: _____

DMV har tegning...

Udført d. 9. Juli 1939 af Joan Hausslein, Frankrig.

Højderekord for Benzinmotormodel (10 cm³ Cyl.) med Jordstart.

Opnaaet Højde 700 m.

Udført d. 22. Juni 1913 af Georges Benedek, Ungarn.

Højderekord for Benzinmotormodel (10 cm³ Cyl.) med Jordstart.

Nye klasser for oldtimermodeller?

På årsmødet i den svenske oldtimerorganisation SMOS blev det vedtaget at indføre nogle nye klasser. Jeg har ikke de helt præcise regler, men det bliver noget i denne retning.

1. Der indføres en klasse "G-int" for wakefieldmodeller fra 1951 – 1953.
2. Der indføres en klasse "S-int" for A-2 modeller fra 1955 – 1968.
3. Der indføres en klasse "A-2" for A-2 modeller fra 1947 – 1954.

For gasmotormodeller har svenskerne tidligere med succes indført 2 klasser:

F-klassisk for modeller konstrueret før 1949.

Motorstørrelsen max 2,5 ccm og motortid 30 sek.

Motoren skal være konstrueret før 1950 (replika kan anvendes).

F-nostalgi for modeller konstrueret før 1959.

Motorstørrelsen max 2,5 ccm og motortid 15 sek.

Motoren konstrueret før 1959replika.

De danske og svenske regler behøver ikke nødvendigvis at være helt ens, men det er vigtigt, at de modeller, som vi bygger, også kan bruges ved svenske stævner – og at svenskerne kan bruge deres modeller i Danmark.

På vort kommende landsmøde bør vi overveje, om vi skal ændre vore regler også.

I Danmark har vi den regel, at vore modeller skal være konstruerede før 1954. Det begrundede vi med, at kropstværsnittet blev frit, og at gummivægten for wakefieldmodeller blev begrænset til 80 g.

Der er gode grunde til

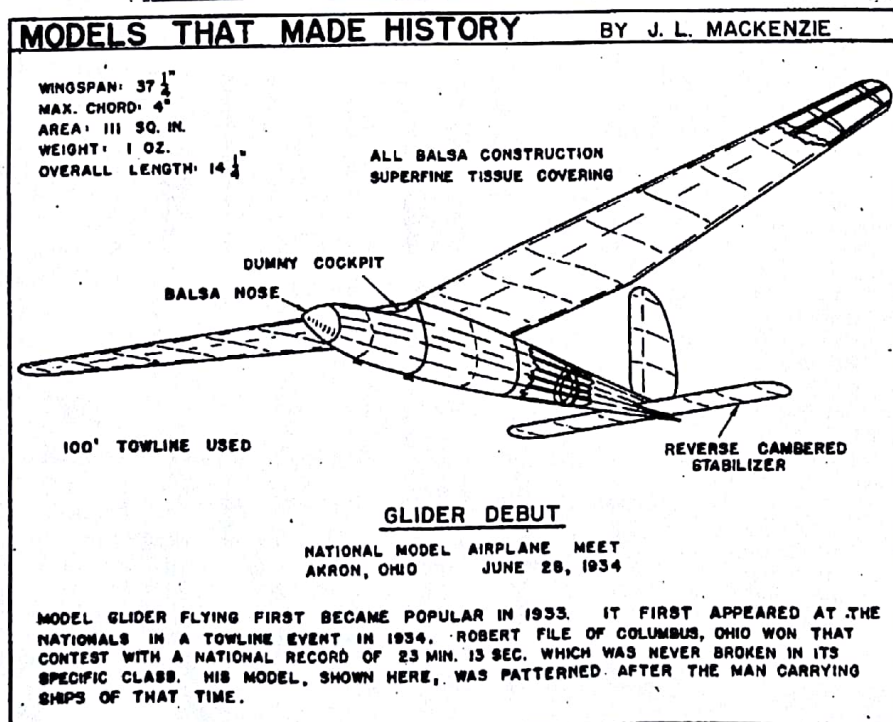
1. at vi indfører en klasse A-2 nostalgi for modeller fra perioden 1954 – 1968 (ingen cirkelkroge).
2. at vi indfører de svenske klasser for gasmotormodeller.

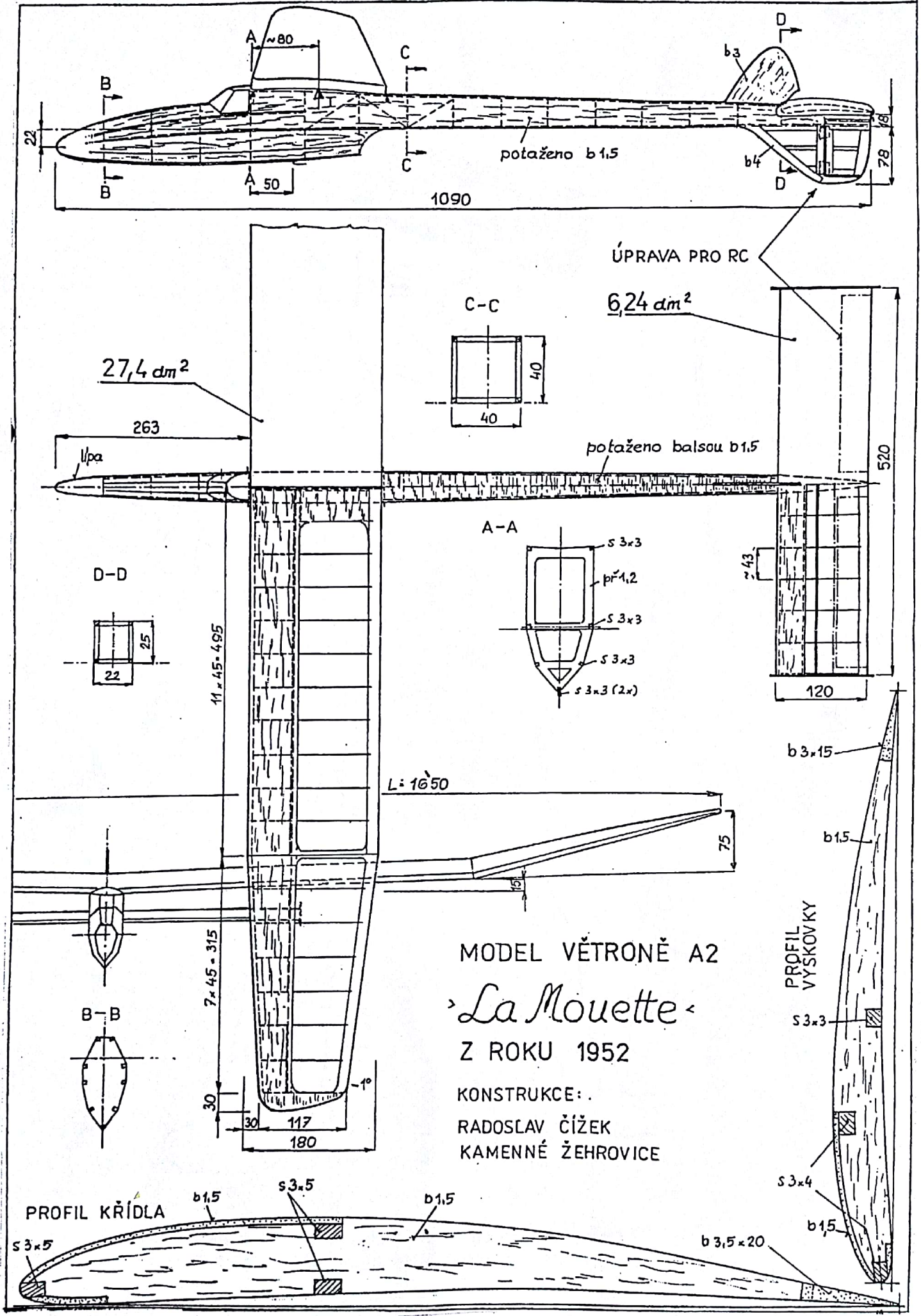
Måske skulle vi også prøve at indføre en wakefieldklasse for 80-grams modeller (1954 – 1958)?
Eller også tage 50-gramsmodellerne med op til 1968?

På landsmødet må vi drøfte disse ting. Det er helt sikkert, at F-klasserne i Sverige har fået flere deltagere med de nye F-regler. Samme effekt kan vi måske få ved at hæve vores årstalsgrænse, så nogle "yngre" modellflyvere dukker op for at flyve med deres egne gamle konstruktioner.

I næste nummer af bladet vil jeg bringe mere om emnet – indlæg og synspunkter modtages meget gerne. Tegninger af modeller, som kan blive aktuelle til at bygge, vil også være med.

EK.





MODEL VĚTRONĚ A2

La Mouette

Z ROKU 1952

KONSTRUKCE:
RADOSLAV ČÍZEK
KAMENNÉ ŽEHROVICE



Per Hoff med
sin Hof (Model)

Nytåret 1945 var OMF i Oslo til en klubkonkurrence. En af de danske deltagere – måske Kjeld Enevold Nielsen – udformede efterfølgende denne plakate til minde om stævnet.