



Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr.2 - 1999

SAM - 1935

8.årgang



Knud Hartvig Jensen med sin nybyggede version af wakefieldmodellen "Hart - 40" fra 1940. Fredensborg 1996

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM35

stiftet den 6. oktober 1991

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
DK-6900 Skjern
Tlf.: 97 35 17 67

Sekretær:

Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25, 2. th.
DK-4400 Kalundborg
Tlf.: 59 51 62 11

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvej 73
DK-4220 Korsør
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 i juli 2000

Næste nummer af bladet - 2/99 - vil udkomme ca 20. august 2000.

Udgivelsen af vort blad halter stadig bagefter. I sidste nummer var jeg så optimistisk, at jeg regnede med i løbet af år 2000 at nå så langt, at nr. 3/2000 kunne udsendes januar 2001.

I sidste nummer fortalte jeg, at forsinkelsen skyldtes problemer med en nedbrudt computer i efteråret 99, hvor en del stof forsvandt. Jeg fortalte også, at disse problemer nu var overvundet, og at jeg med min nyanskaffede computer i fremtiden kunne spare nogen tid ved fremstillingen af bladet, så der var ikke noget så galt, at det ikke var godt for noget!

Mennesket spår, men:

I marts blev hele mit computerudstyr stjålet, og så var jeg lige vidt! Jeg har nu fået nyt udstyr anskaffet og vænnet mig til at bruge det. Jeg håber så på at få udsendt en del blade i år, så vi kan få nr 3/2000 ud i januar 2001.

Den nemme løsning med at kalde dette nummer 1/ 2000 er jeg ikke faldet for - jeg vil have 3 numre ud i hver årgang.

Indtil jeg har indhentet det forsømte vil jeg her på side 2 for fremtiden skrive **udgivelses-tidspunktet for bladet**, så det er let at

følge med i, hvor hurtigt jeg indhenter det forsømte.

Undskyld forsinkelserne - tak for opringtonerne vedr. savn af bladet.

EK

Næste nummer vil indeholde bl. andet:

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

DEAD-line: 5. august

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 modtager meget gerne stof, fotos og tips om de modeller, man bygger på, gode ideer og synspunkter samt forslag til artikler.

Til medlemmerne

Bladet

Det er nu lykkedes at få bladet på banen igen. Som man vil have bemærket har vi denne gang flottet os med en farveforside. At det er blevet muligt, skyldes mit nye computerudstyr.

Nogle af de kommende blade vil også få farveforside, men da det fordyrer bladet, vil det kun blive i særlige tilfælde.

Oldtimer DM - 2000

vil finde sted **8. - 9. september** i **Skjern**. **Indbydelsen** kommer ud med næste blad, men det kan allerede nu fortælles, at der vil være indkvarteringsmuligheder på den sædvanlige skole. Der arbejdes på evt. som sidste år at lave samlet indkvartering og spising på en ungdomsskole el. lignende. Der vil blive fløjet i de sædvanlige klasser samt for første gang i de nye klasser, som landsmødet har vedtaget.

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 **lands-kampen Sverige - Danmark**.

Har du ikke selv indbydelsen, kan jeg sende dig en kopi, hvis du er interesseret. Det haster, da tilmeldingen skal være inden **1. august**.

Fritflyvnings-unionens konkurrencer

Medlemmerne i DMV er altid velkomne til at møde op og flyve ved disse konkurrencer.

16.-17. sept. DM Kongenshus Hede

1. oktober Høst 1, Skjern

15. oktober Høst 2, Skjern

Kontakt Frank Dahlin el. Erik Knudsen for nærmere oplysninger.

Kongenshus Hede er en særdeles god fritflyvningsplads ikke særlig langt fra Karup. Takket være Jørgen Korsgaard har Fritflyvnings -unionen fået lov til at bruge pladsen nogle dage årligt. Det er tidligere urfugledomæne.

De nye klasser

For at skelne mellem de nye og de gamle klasser vedtog man, at **de gamle klasser**, der går op til og med 1953, **benævnes Veteranklasser**.

De nye klasser kaldes Oldtimerklasser.

De nye klasser:

Oldtimer A-1 og A-2 :

A-1 og A-2 modeller fra og med **1954 - 1968**. (ingen cirkelkroge).

Eksempler på modeller: Hans Hansens Skymaster, Stratos, Lindners Spinne, Børge Hansens Pjerri - 83

Oldtimer C-3 :

Wakefieldmodeller fra og med **1954 - 1968**

Fra 1954 til 1958 er den tilladte gummivægt **80 g**, derefter **50 g**.

Eksempler på modeller : Widells Prometheus, Nienstædt - 55, Nille, Køsters VM-65 vinder

Vore gamle klasser D-1 og D-2 afskaffes - de nye klasser følger de svenske regler.

Nye klasser:

Veteran D: (svensk F-klassisk)

Gasmotormodeller til og med **1948** med **30 sek.** motortid.

Oldtimer D: (svensk F- nostalgia)

Gasmotormodeller fra og med **1949 - 1958** med **20 sek.** motortid.

Motorer op til **2,5 kubikcentimeter** slagvolumen. De skal være enten originale eller replica.

Måske skal vi overveje at blive enige om et par moderne motorer, som vi må bruge ?

.....

Tegninger ?

DMV har allerede en del tegninger til modeller i de nye klasser . Der vil være et par i dette og følgende blade, men **har du tegninger fra disse perioder**, ja, så er vi meget interesseret i at låne dem for kopiering, så vi får en samling opbygget.

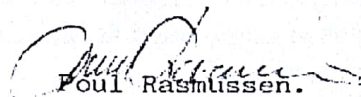
EK.

LANDSMØDE 2000

Referat fra veteranklubbens landsmøde i Kalundborg den 19. marts 2000.

Tilmeldingen til landsmødet var præget af afbud p.g.a. ferierejser og sygdom, så det blev til kun otte deltagere i mødet.

- 1) Formanden Erik Knudsen valgt som dirigent og undertegnede som referent.
- 2) Formanden indledte beretning med at mindes medlemmerne G V Binderkrantz, der døde for ikke så længe siden, og Jørgen Larsen, der døde nogle dage før landsmødet.
Beretningen, herunder drøftelse af det kommende års aktiviteter, blev lang, fordi det - og i kraft af det lille antal deltagere - blev til en værdifuld debat om mange af de emner, der alligevel skulle tages op på mødet.
Det er forholdsvis sjældent, at klubmedlemmerne kan vise og fortælle, hvad der er klubbens formål. Erik Knudsen nævnte den årlige udstilling af FJ-modeller fra maj til oktober i Stauning, hvor der sidste år var god afsætning af foldere. Erik Knudsen og Hans F. Nielsen står for denne udstilling. De samme to har måske mulighed for at stå for udstilling og stand i Århus.
Eli Nielsen vil undersøge, om der er mulighed for udstilling af oldtimer-modeller i det nye flymuseum i Helsingør.
Klubben afholdte OT-DM på flyvestation Vandel med god deltagelse - og med pæn deltagelse fra Sverige.
Ud over det var der dansk deltagelse i de svenske OT-mesterskaber, hvor det blev til dansk sejr i to klasser.
Man blev enige om at fastlægge OT-DM til dagene 8. og 9. sept. i Vandel eller i Skjern.
På Sjælland må det anses for umuligt at finde en egnet flyveplads.
Frede Juhl fra det sønderjyske kunne godt tænke sig gammeldags skrænt-flyvning med svævemodeller genindført. Det undersøges, om der et eller andet sted i landet findes en egnet skrænt.
Der gøres stadig ihærdige forsøg på både økonomisk og lokalemæssigt at finde et blivende sted til klubbens modeller og effekter.
- 3) Regnskab. Kassereren Fritz Neumann kunne ikke deltage i mødet, og i stedet blev regnskabet fremlagt af Erik Knudsen. P.g.a. omlægning var regnskabsperioden fra 1/10-98 til 31/12-99. Regnskabet revideret af Børge Hansen. Det udviste en indtægt på kr. 16.852 og en udgift på kr. 14.967. Og det gav et overskud på kr. 1.885. Kapital: kr. 15.422.
Regnskabet godkendt.
- 4) Indkomne forslag. Bestyrelsen foreslog - bl.a. for at følge de svenske regler - at udvide årstallet for svævemodelklasserne A 1 og A 2, Wakefield-klassen og modeller med forbrændingsmotor til 1968. - Forslaget vedtaget i fuld enighed - også m.h.t. detaljer. Det betyder, at mange flere og nyere konstruktioner får betegnelsen oldtimermodeller, men også flere nye klasser i A 2 og på området for forbrændingsmotormodeller. - Dog uden brug af cirkelkrog i A 2. - Særskilt omtale af reglerne andetsteds.
- 5) Valg af bestyrelse, suppleant og revisor. Bestyrelsen gevalgt. Som suppleant valgtes Tage Hansen, og til revisor valgtes Børge Hansen.
- 6) Næste landsmøde søndag den 25. marts 2001.


Poul Rasmussen.

3 dødsfald

Jeg er meget ked af at måtte meddele, at vi i løbet af ganske kort tid har mistet 3 af vore gode venner blandt medlemmerne i Dansk Modelflyve Veteranklub. Det er

**Gustav-Vilhelm Binderkrantz
Jørgen M. Larsen
Knud Hartvig Jensen**

Jeg har modtaget nogle mindeord til bladet, som bringes her i dette nummer. De følgende numre vil indeholde yderligere mindeartikler om deres indsats for dansk modelflyvning og for DMV.

De vil blive savnet iblandt os.

Æret være deres minde

Fra Erik Holten har jeg modtaget :

Dødsfald

Som kort meddelt i sidste nummer af bladet, døde Gustav-Vilhelm Binderkrantz den 3. december 1999 i en alder af 77 år, og hermed har vi mistet en af de helt gamle modelflyvere fra dansk modelflyvnings barndom i 1930'erne.

Gustav forblev livet igennem tro mod sin kærlighed for flyvningen, som han i øvrigt ikke havde fra fremmede, idet Gustavs far som ung også havde haft flyvegriller i blodet, og dyrket motorflyvning i udlandet. Gustav startede i Odense Modelflyveklub i 1935, hvor han hurtigt viste sine organisatoriske evner, både med arrangement af modelflyveudstillinger og som formand for klubben.

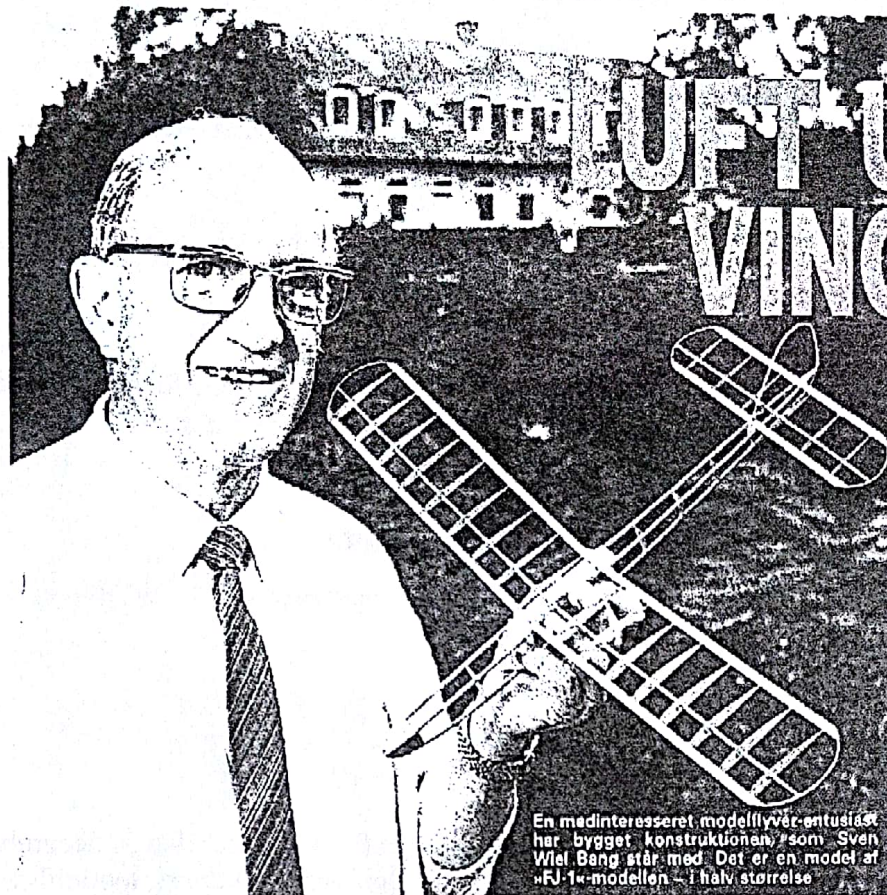
Som modelflyver deltog Gustav flittigt i de modelflyvelejre som Dansk Modelflyver Forbund dengang arrangerede, og - - -

Men Gustavs hu kom efterhånden mere til at stå i svæveflyvningsens tegn, og allerede under krigen, begyndte han at flyve i Odense Svæveflyveklub, hvor han gjorde en stor indsats. I 1963 flyttede Gustav til Frederikssund, hvor han med sædvanlig energi og sans for organisation, fik startet *Frederikssund-Frederiksværk-Flyveklub*, som i dag er en af landets betydende svæveflyveklubber.

Gustav var medlem af Svæveflyverrådet i 10 år, og han var aktiv både indenfor Dansk Idræts Forbund og lokale idrætsklubber, og for sin store indsats for flyvesporten, modtog han i 1975 FAI's Tissandier Diplom. Gustav var svæveflyveinstruktør, og havde gyldigt S-certifikat i uafbrudt 55 år. Men som gammel modelflyver, fulgte Gustav altid interesseret med i hvad der skete inden for sin gamle sportsgren.

Gustav var et familiemenneske, og havde en stor vennekreds, som han holdt af at være sammen med. Og han glemte aldrig sine gamle venner, som hvert år fik julebesøg, med en lille blomst. Vi er mange der vil savne Gustav.

Erik J. Holten



En medinteressert modellflyver-entusiast har bygget konstruktionen som Sven Wiel Bang står med. Det er en model af »FJ-1«-modellen - i halv størrelse

LUFT UNDER VINGERNE

MED FAMILIE JOURNALEN

Titusinder af flyvebejstrede danskere første møde med lufthavet skete med et »FJ-1«-modellfly. Nu fylder modellens konstruktør 70 år
TEKST: ULRIK JENSEN
FOTO: JAN LOUIS

ARTIKEL Et skrøbeligt netværk af fyrretræ og bambuspinde, overtrukket med tyndt japanpapir og hårdet med en blanding af acetone og celluloid - det var i al sin enkelhed

det stolte modellfly FJ 1. FJ-1 blev for titusinder af danskere deres første møde med lufthavets og aerodynamikkens love. Modellflyets store udbredelse skyldtes et samarbejde mellem dette blad og flyets konstruktør, ingeniør Sven Wiel Bang, der fylder 70 år den 7. oktober.

FJ-1 skulle med årene blive fulgt af flere typer populære modellfly - frem til model FJ-6, der var særlig lovpriset for sine elegante flyveegenskaber. Sven Bang konstruerede flyene, mens Familie Journalen solgte dem. Byggeset kostede mellem 15 og 20 kroner, tegningerne selv kunne fås for et par kroner.

Samarbejdet indledtes for snart et halvt århundrede siden, i 1935. Den unge ingeniørstuderende var medlem af »Globus Aero Klub«. Det var en sammenslutning af 30-40 modellflyvere, der - det vidtfavnende klubnavn til trods - fortrinsvis boltrede sig i luftmasserne over Øregårdsparkens græsplæner.

Det var en tid med kolossal flyveinteresse. Over Lundtoftesletten holdtes et stort stævne for svæveflyvere. Det bør nævnes, fordi Sven Bang fik sit livs første flyverejse takket være en gæstekonkurrence under stævnet. Man skulle skyde på, hvor højt oberstinde Førslew befandt sig i sit svæveplan over sletten

- 200, 400, 600 eller 800 meter til vejr!
- Min moster vandt konkurrencen og en flyrejse til Paris, mindes Sven Bang. - Men hun turde ikke flyve og gav mig billetten.

Fra barnsben drømte Sven Wiel Bang om flyvning. Hjemme i Sakskøbing byggede han som niårig sin første flymodel - af en klods, han tilfuskede sig på savværket og med et par margarinekasser som vinger. Flyve kunne den ikke. Men det kunne de efterfølgende modeller, efter at lille Sven begyndte at læse alt om flyvning, han kunne komme i nærheden af. En halv snes år senere var hans modelbyggeri så perfekt, at hans små flyvemaskiner af pindeværk, papir og kinesertråd fandt vej til et bredere publikum.

I samme periode skrev Sven Wiel Bang en diger bog om modellflyvning. Han gjorde det sammen med et par topfolk fra landets største modellflyverklub i Odense - Per Weishaupt og Johannes Thinnesen. De blev begge noget ved flyvning sidenhen - Weishaupt generalsekretær i Kgl. Dansk Aeroklub, Thinnesen flyinstruktør ved SAS gennem et kvart århundrede.

Modellflyvningen blev i det hele taget for mange nøglen til en fremtid inden for lufttrafik. Sven Wiel Bang selv kom ad

omveje til Kramme & Zeuthen, der lavede de navnkundige KZ-fly. - Det var paradisk at udføre konstruktionsopgaver på de forskellige modeller, KZ-3 og KZ-4 og KZ-Lærke, siger Sven Bang. - KZ-flyene var med rette berømte for deres enkle, robuste konstruktion og deres glimrende flyveegenskaber. Men tiden i paradiset er som bekendt begrænset. Kramme & Zeuthen måtte indstille produktionen under pres fra udenlandsk konkurrence. Nu nøjes man med vedligeholdelse af de flyvedygtige KZ-fly, som endnu findes, siger Sven Bang.

Efter Kramme & Zeuthen fik Sven Bang et job i et stort benzinselskab. Det var med at lægge tanke til flybenzin i alle landets lufthavne. Så det smagte da af fugl. . . Det samme gjorde et senere arbejde inden for modellflybranchen, der jo har været i rivende udvikling siden FJ-1. Nu summer motordrevne, højt udviklede miniatuermaskiner over det danske landskab.

- Og det er skam imponerende, siger Sven Wiel Bang. - Men motoriserede modeller har nu uldrid interesseret mig. Jeg har end ikke lavet en model med elastikmotor. For mig var det luftens bærekraft, aerodynamikken, der var det interessante.

Nu er FJ-1 og de andre flymodeller blevet historie. Konstruktionen selv har kun tegninger til

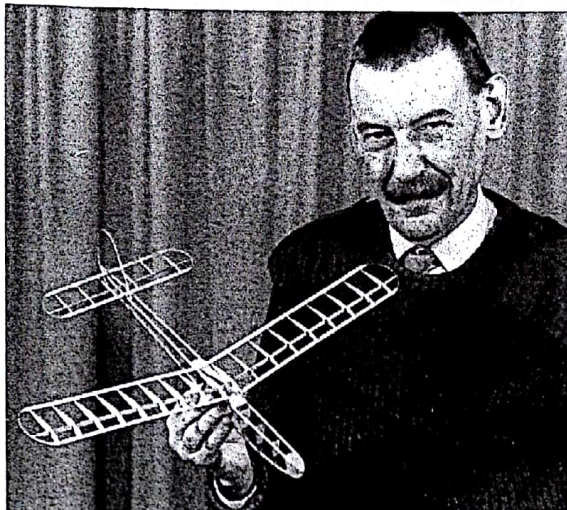


Tegningerne har »FJ-1«s konstruktør i behold. Titusinder af flyveglade danskere skaffede sig Sven Bangs modeller gennem Familie Journalen

bage - og en model af modellen, som en kammerat nylig lavede til Sven Bang som gave. Tiden som formand for landets modellflyvere er også forbi, ligesom han har opgivet sit civilflyvercertifikat.

- Men jeg må stadigvæk kigge til vejr, når jeg hører en flyvemaskine over mig, siger den 70-årige modellflykonstruktør. - Jeg må jo lige se, hvad det er for én . . .

Jørgen Larsen



Fra Erik Holten har jeg modtaget:

Dødsfald

Medio marts er Jørgen M. Larsen død i en alder af 76 år, efter længere tids sygdom. Hermed er en af de helt gamle modellflyvere, som har præget dansk modellflyvning gennem mange år, lige fra slutningen af 1930'erne, faldet bort.

Jørgen boede i Holte som dreng, og var meget tidligt i gang med modellflyvning. Først med egne konstruktioner, og senere efter tegninger af kendte modeller, såvel svæve- som motormodellfly, både med gummi og brændstof som drivkraft.

Jørgen var medlem af modellflyveklubben "Cirrus" i Holte, og allerede i 1939 blev han "Eliteflyver nr. M7" med sin egen konstruktion "JL 16". Han var meget aktiv ved nationale og internationale konkurrencer og stævner, lige fra sidst i 1930'erne og til langt op i 1950'erne. Nævnes kan blandt andet Stockholm 1945 - London 1946 - Haag og Beldringe 1947 - DM i 1952 og VM i Nörrköping, altid med fine resultater, og ofte som nummer 1.

En af Jørgens egne konstruktioner "Victory", viste sig særlig succesfuld, og blev bygget af andre både i indland og udland.

Jørgen trak gerne det tunge læs, ved de "daglige" udflugter til de egnede steder hvor der kunne flyves, om det var til Eremitagen, Lundtofte Flyveplads eller Værløse, så foregik det på cykel, bærende på alt, lige fra store gasmotormodeller til plader til startbaner. Gamle "Cirrus" medlemmer vil mindes Jørgen som en god og trofast kammerat, hvis kærlighed til modellflyvningen forblev uforandret hele livet. Æret være Jørgens minde.

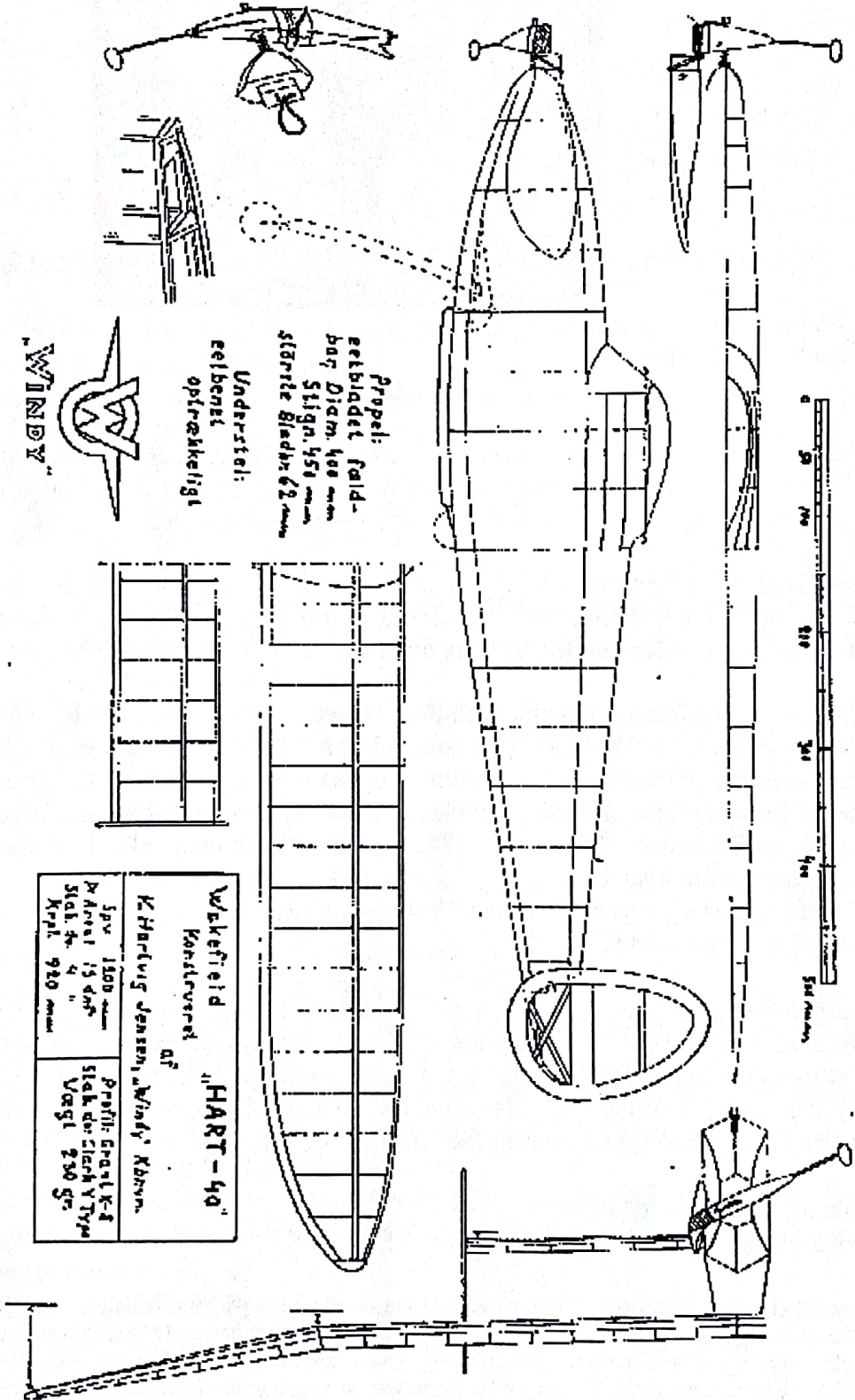
Ole og Erik Holten
Niels Hassing

Efter Jørgens dødsfald blev jeg kontaktet af Jørgens søster Inga, som nu bor på New Zealand. Inga var i Danmark under den sidste del af Jørgens sygdom og ringede for at høre, om DMV var interesseret i Jørgens modellflyvning. Som vi alle ved, var Jørgen ikke den, der skilte sig af med ting af modellflyvehistorisk interesse. Det var også Jørgens ønske, at hans ting og modeller skulle opbevares af DMV. Jørgen og jeg havde jævnlig kontakt i de sidste år og talte om en udstilling af hans modeller - især "Victory" og "Liberty" og historien omkring dem. Han ville dog nødig, at de skulle udstilles i Jylland, så vi talte om det nye museum i Helsingør, som jo nu er indviet

Både Jørgens modeller, tegninger og andet har jeg afhentet, og de opbevares nu hos mig. Modstående side var blandt de efterladte ting. Læserne vil i den kommende tid komme til at nyde godt af Jørgens store arkiv af historisk interesse.

Erik Knudsen.

DANSK WAKEFIELD



Propel:
 trebladet fald-
 bag Diam. 100 mm
 Stign. 45 mm
 største Bladbr. 62 mm

Understel:
 eilbenet
 optrekkeligt



Wakefield "HART-40"	
Konstrueret af K. Hartvig Jensen, "Windy" Klubben.	
Spv. 1500 mm	Profil: Great K-8
W. Afbort 15 cm	Stak de. Cliché Y Type
Stak 4 " "	Vægt 230 gr.
Kraft 920 mm	

Konstr. af Knud Hartvig Jensen.



Vi har modtaget fra Eli Nielsen:

Knud Hartvig Jensen

den 1. maj 2000

Knud blev født den 13.12.1919 på Amager og døde efter kortere sygeperiode på Herlev hospital 25.03.2000 - 80 år gammel.

Han var opvokset på Amager hvor faderen havde eget Snedkerværksted. Knud blev udlært snedker på faderens værksted som han var udsat til at overtage og videreføre, men det havde ikke Knuds interesse, han var mere optaget af fotografering. Han blev selvlært fotograf og tog rundt og fotograferede børn ved skolerne.

I sin fritid var han meget interesseret i modellflyvning og medlem af modellflyveklubben Windy på Amager hvor han konstruerede flere typer bl.a. en model "Hart 45" som blev startet ved hjælp af raketter og en Wakefield gummimotormodel benævnt "Hart 40" som var særdeles vellykket og hvormed han vandt det nationale mesterskab på Lundtofte flyveplads den 9. Maj 1941.

fra modellflyvningen fortsatte han med svæveflyvningen og blev medlem af Svæveflyveklubben RINGEN, hvor han opnåede han både A B og C diplom.

På en fotorejse til Paris i begyndelsen af 50'erne traf han en ung australsk pige, de tog sammen til London hvor de giftede sig, og rejste derefter til Australien. I ægteskabet blev det til 3 børn.

Knud fortsatte sin virksomhed med at tage skolefoto af børn og unge og rejste langs hele østkysten af Australien.

I midten af 70'erne vendte Knud tilbage til Danmark og fortsatte sin fotografiske virksomhed, suppleret med telefonsalg af Berlingske Tidende.

På en ferierejse til Hartzen i 1976 traf Knud sin samlever Linda Kristensen og de dannede par og bofællesskab indtil Knuds død.

I oktober 1991 var Knud medstifter af Dansk Modellflyve Veteranklub og optog ved denne og senere lejlighed en video hvor mange af de "gamle modellflyvere" fortalte om deres tilknytning til modellflyvesporten.

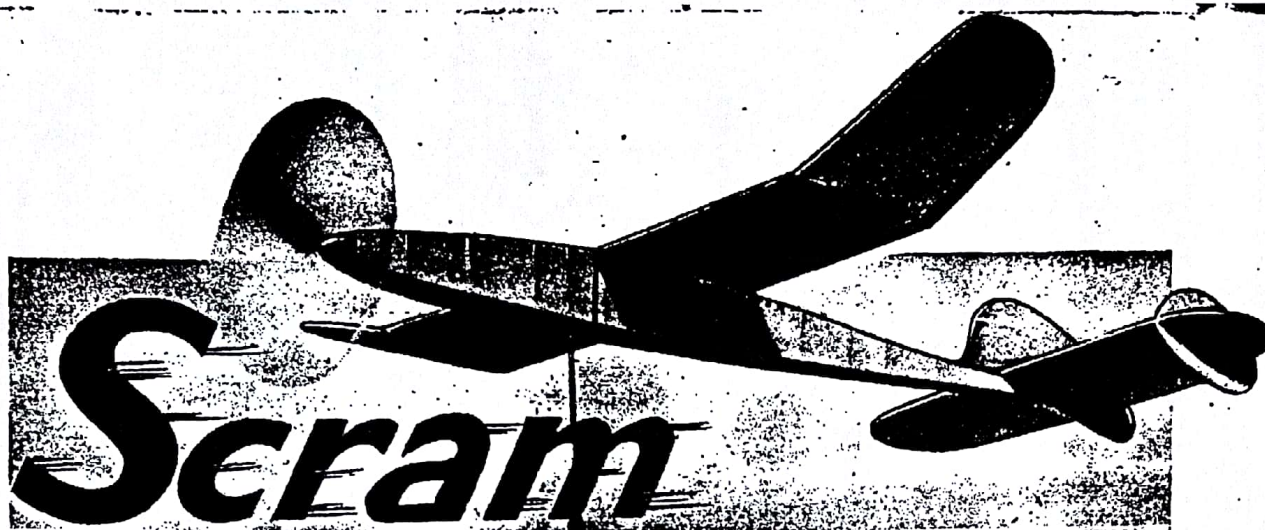
Knuds sidste tiltag indenfor modellflyvesporten var at deltage i DMV's DM på Vandel flyveplads i september 1999 med en nybygget "Hart 40" som netop drillede ham ved denne specielle lejlighed.

Knud var en god og hyggelig kammerat med hvem man altid kunne få en god og saglig modellflyvesnak, garneret med hans særlige "respektløse" lune.

Vi vil savne ham ved mange lejligheder.

Året være hans minde.

Eli V. Nielsen



LIGHTWEIGHT CONTEST MODEL By LAURIE BARR

THIS model is the latest of a long line of highly successful lightweights. This type of model requires skill and patience in building to produce the best results, in fact, the lighter the model the greater the need for accuracy. The application of the covering in particular needs care. Start with an unwarped air frame, apply the tissue evenly, and do not distort the wings and tail, etc. Pin down *all* flying surfaces after water spraying and dopping. Go easy with the dope and water, and after dopping, leave everything pinned down for at least 24 hrs.

Construction

Select four lengths of medium hard white $3/32$ in. sq. balsa, of even grain, weight, and strength, and pin 2 lengths down on the side elevation on the plan (waxing this first). Then cut $1/4$ in. sq. spacers, from medium stock, and cement them squarely into position, allow an hour for this to dry and then build another side on top. When quite set, sand the outermost side with fine glasspaper on a block of cork, lift from plan and sand the opposite side. Now separate with a knife and fit spacers at the wing L.E. and T.E. positions, and also at the nose and rear rubber anchorage points. When these are firmly glued, fit in the remaining spacers and sand the top and bottom. Fill in with $1/4$ in. sheet at nose bay, tail, etc., and add wire u/c leg.

Wings

Select a piece of harder balsa for the T.E. than the L.E. as this is thinner it is liable to warp upwards more readily on dopping. Ribs are cut from $1/4$ in. sheet. Trace inner tip shape from the plan on to a cardboard template with carbon-copy paper. Cut out, and pin down in place on plan. Bend and cement tip laminations, and when dry trim to fit at the L.E. and T.E. joints, then pin down and cement to L.E. and T.E.'s. Now fit ribs. When dry remove templates and separate from plan. The L.E. should be carved now before cutting wing for dihedral joints. Sand the wing thoroughly. Similar constructional methods also apply to fin and tailplane.

Propeller Assembly

Carve propeller from medium to medium soft block $6\frac{1}{2}$ in. \times $1\frac{1}{4}$ in. \times 2 in. Cut to blade line first, then curve under-surface to $1/4$ in. under-camber.

Carve top side to follow bottom at $3/32$ in. thickness coming down to a knife edge at T.E. and $1/4$ in. radius on L.E. Cement on ply faces. Bush attachment point with 18-g. I.D. brass tubing. Give two coats of clear dope, sanding between coats. Bend wire assembly and bind with fuse wire. Solder joints; fit propeller; and add a blob of solder to retain propeller. Also add solder to balance arm till it is horizontal, then solder wire stop. Bore a small hole for woodscrew ($1/4$ in. No. 4 c/s) in position so that the propeller folds flat against fuselage. Adjust screw till propeller folds with 50 turns left on the motor.

Power

Either of two motors may be used, 8 strands $1/8$ in. \times $1/24$ th, or 8 strands $1/4$ in. \times $1/30$ th, both motors 28 in. in length (maximum turns in each case being 950). These motors should weigh between $3/4$ and 1 oz.

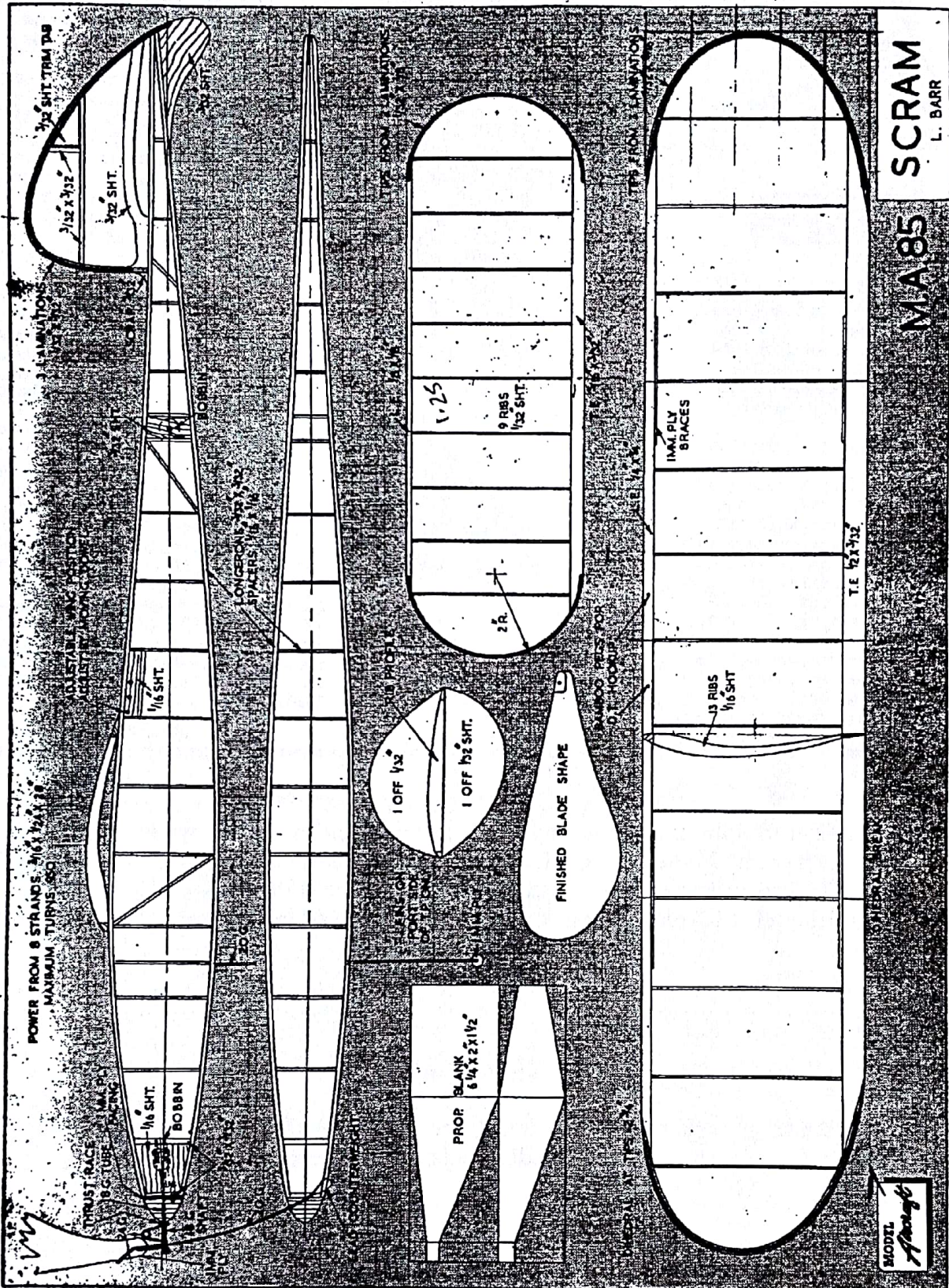
Covering

Cover entire model with Jap tissue if possible. If unavailable use lightweight Modelspan, which should not be water shrunk, but steamed. Go easy with the dope as this material has a high shrink value. I used "Titanine" clear dope for the fuselage, thinned down for use on the tail and fin.

The finished model should be warp free and have a true line up. Check wing tilting D.T. Fly on a calm, warm evening, starting off with two or three test glides. Then put on 100 (actual) turns and observe the glide, which should be double that of the power run. If it is not, try again, this time putting a $1/32$ in. balsa parking piece under the tailplane T.E. The model should then float gently, in fairly tight R.H. circles, just off the stall. When this has been achieved, and *not before*, turns are increased up to a maximum 950. Add downthrust and sidethrust as necessary.

Well that's that, now put the model away for contest flying only. Remember to write on your name, club, and address. Good-hunting, see you at the prize-giving!

FULL SIZE DRAWINGS ARE OBTAINABLE FROM YOUR LOCAL DEALER, OR BY POST FROM THE "MODEL AIRCRAFT" PLANS DEPARTMENT, 23, GREAT QUEEN ST., LONDON, W.C.2
3s. 3d., POST FREE



x 3,27

PUBLISHED NOV. 1950

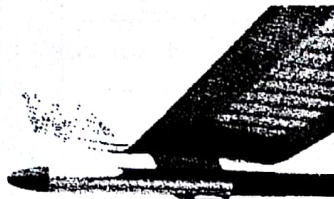
Frank Dahlin har fået denne tegning fra en engelsk modellflyver. Der er angivet, at tegningen skal forstørres 3,27 gange for at få hel størrelse. Som kontrol af dette kan man bruge, at længden af kroppen på tegningen er angivet til 28½ engelsk tomme. Kontroller hellere, inden du bygger !

EK.

A RNE 2 H ANSEN

K - 33 er nærmest at betegne som en termikmodel, men der er desuden taget hensyn til at forminske synkehastigheden. Modellen vil derfor opnå de bedste resultater under rolige vejrforhold med jævn termik.

Ved konstruktionen er der især lagt vægt på en god dynamisk langdestabilitet samt god indtrængningsevne i termik. For at opnå dette er planprofilen valgt til flyvning ved middelstor c_a -værdi, dvs. en ikke for lille flyvehastighed. Haleplansprofilen er valgt med svagt hvalvet underside, og tyngdepunktet er placeret på 52% af korden. Selv om modellen flyver med middelstor hastighed, er glidetallet forbedret så meget ved formindelse af den inducerede modstand samt ved formindet kropsmodstand, at syn-



Arne Hansen med sin model.
Nederst ses modellens aluminiumsnese.

kehastigheden ikke er meget større end den, der kan opnås ved større c_a -værdi (mere hvalvet planprofil).

Turbulenstrådens på plan og haleplan virker til forbedring af langdestabiliteten samt til formindelse af synkehastigheden i stille, fugtig luft. Kroppen er gjort passende kort, uden at haleplanet dog kommer så nær planet, at langdestabiliteten forringes mærkbart af "downwash" fra dette. Der er taget hensyn til en aftrapping af bagkroppens tværsnit tilsvarende de styrkemæssige krav. Dette samt den kortere krop vil have gunstig indflydelse på træghedsmomentet, der forminskes, når modellens masse koncentrerer sig nær tyngdepunktet. Kroppens næse er drejet af messing og udboret for blykammer. Den er fastgjort til et aluminiumrør, der danner forkrop til og med planbefæstigelsen.

Den lave "pylon" er udskåret i 2 mm aluminium og indsat i et snit i røret. Foruden er den udskåret til krog og bagtil tilspidsset for jævn styrkemæssig overgang til bagkroppen. Ophængningen af planet giver god vridningsstivhed på grund af diagonalprofilerne under balsabeklædningen og de mellem hovedlisterne indsatte lasker af 0,5 mm krydsfiner.

Arne Hansen

Denne elegante A-2'er fra 1964 er en af de modeller, som kan anvendes efter de nye regler. Tegningen og teksten er fra "Modelflyvenyt 4. april 1969". Det nuværende "Modelflyve Nyt" begyndte at udkomme i 1977 i forbindelse med afholdelsen af VM-77 på Tune lufthavn i Roskilde. Det "gamle" Modelflyvenyt udkom kun i nogle få år. Redaktør af og initiativtager til begge bladene var Per Grunnet.

Kontingent 2000

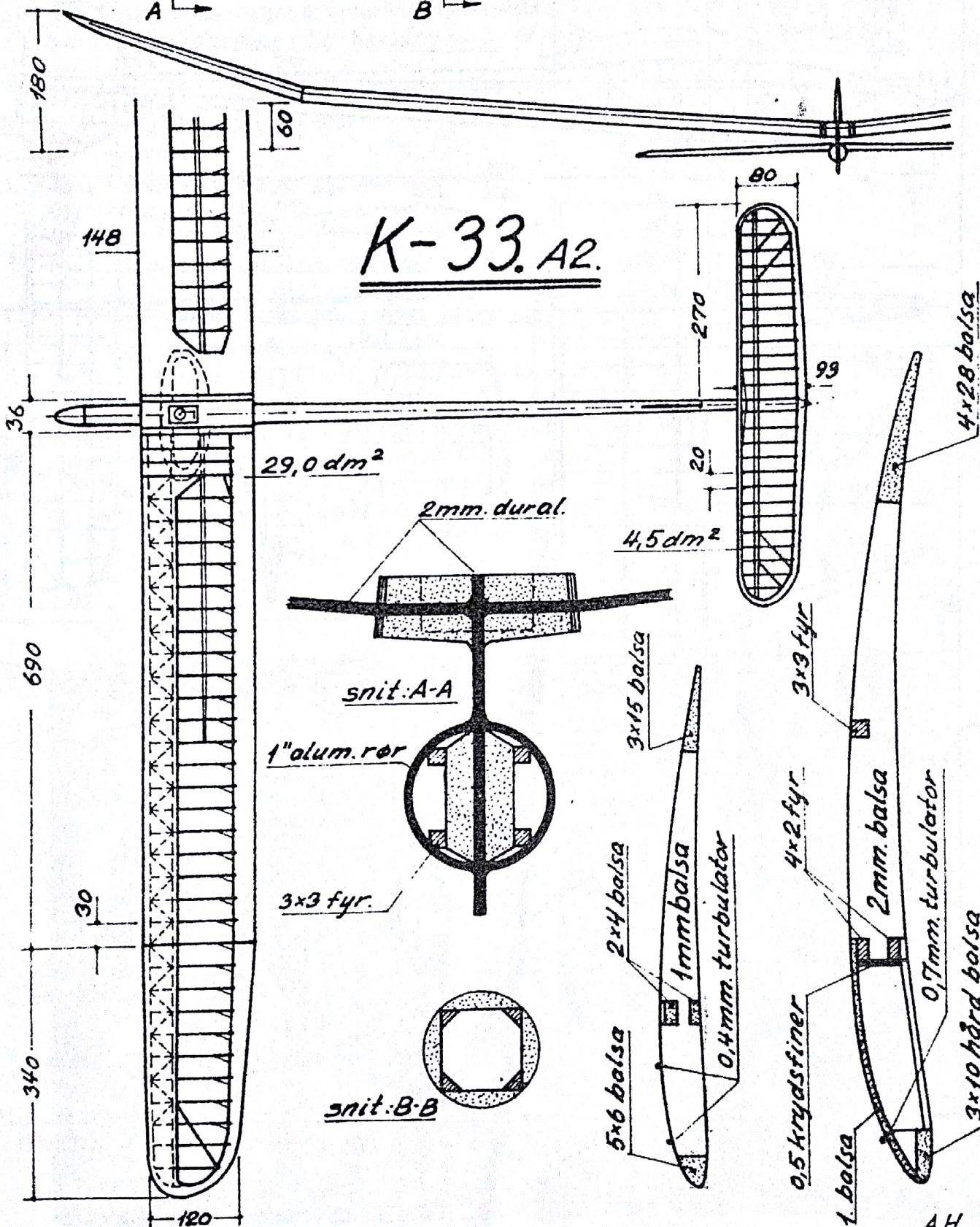
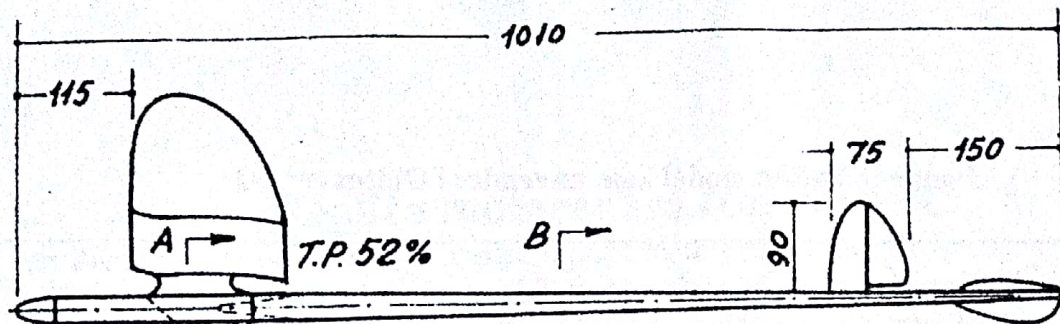
Med dette blad udsendes giroopkrævning på kontingentet, som er på 150 kr.
Indbetaling inden 10. august.

Næste blad: Referater og billeder fra DM - 99 og SM - 99

blev der desværre ikke plads til i dette nummer. De vil være at finde i næste nummer, som vil udkomme i august. Der vil også findes en del tegninger til modeller i de nye klasser.

Ønsker modtages gerne!

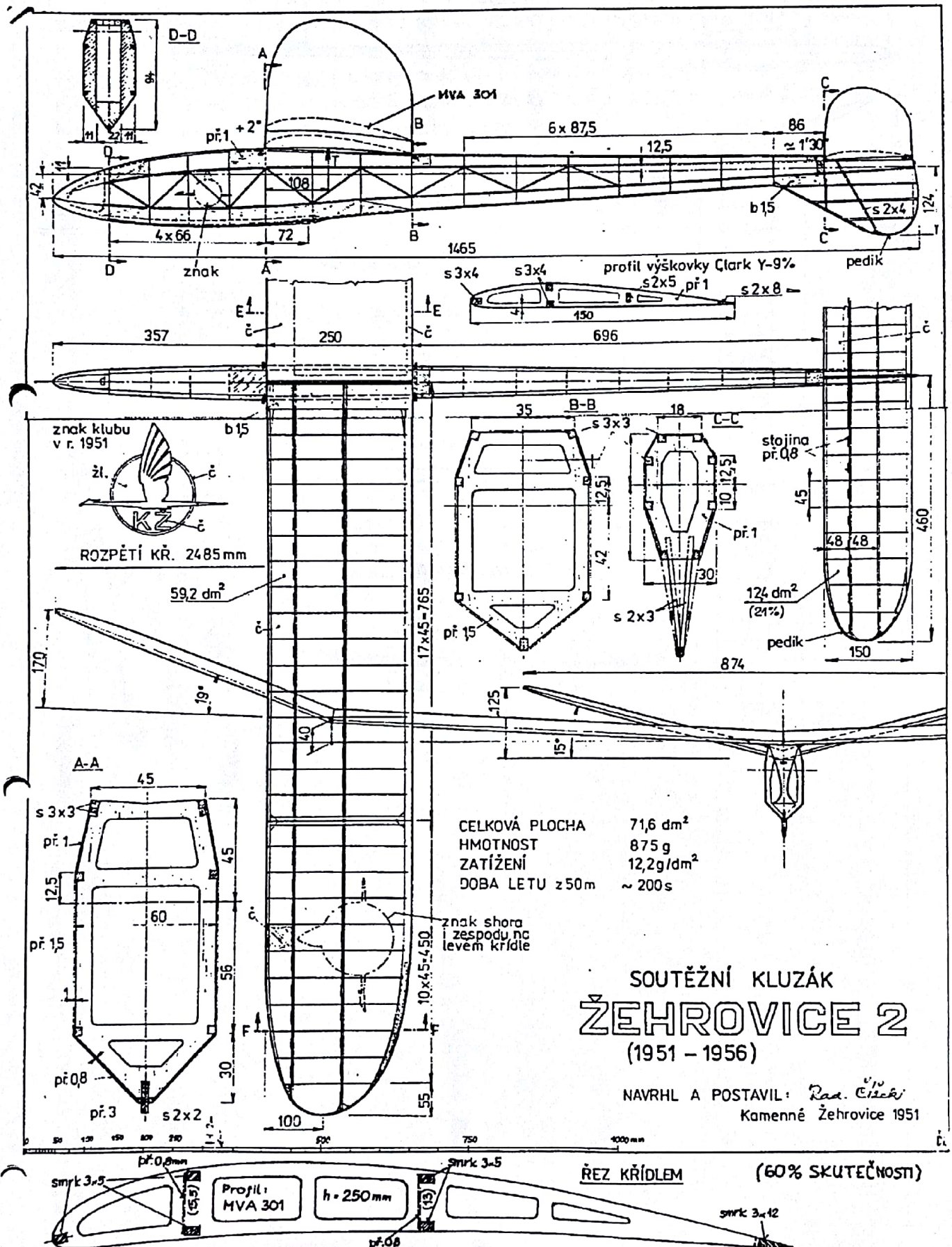
Desuden kan man glæde sig til historisk stof fra Jørgen Larsens arkiv.



K-33. A2.

A.H.

Denne tjekkiske model kan anvendes i Oldtimer A-2



Replica motorer fra Rustler U/C

Ian Rustler i London sælger en række replica motorer som han får fremstillet i Rusland. Kvaliteten er meget høj og priserne vel ikke de billigste vi har set, men rimelige når kvalitet og styktal tages i betragtning. Undertegnede har anskaffet en Jaguar 2.5 som jeg er meget tilfreds med, denne motor er oprindelig konstrueret af J.A.Oliver (Oliver Tiger) i 1948 og blev i begrænset omfang solgt i bl. a. Sverige op til 1950.

Frank Dahlin

Følgende motorer er for tiden på listen.

- | | | |
|----|--|----------|
| 1) | Frog 500 Tændrørmotor | £ 90.00 |
| 2) | Jaguar 2,5 | £ 90.00 |
| 3) | Cheetah 2,5 (freelance vintage style diesel) | £ 70.00 |
| 4) | Frog 500 Glow | £ 75.00 |
| 5) | E.D. Baby i halv størrelse 0.25cc | £ 56.00 |
| 6) | Oliver Tiger Mk.III repo (til org. tuned Spec.) | £ 100.00 |
| 7) | Oliver Tiger Mk.III. Tuned (special udgave med lettet stempel, forchromet cyl, anden plejstang, anden krumtapaksel og større skyllekanaler | £ 125.00 |
| 8) | Frog 50 i halv størrelse, 0.25cc | £ 59.00 |

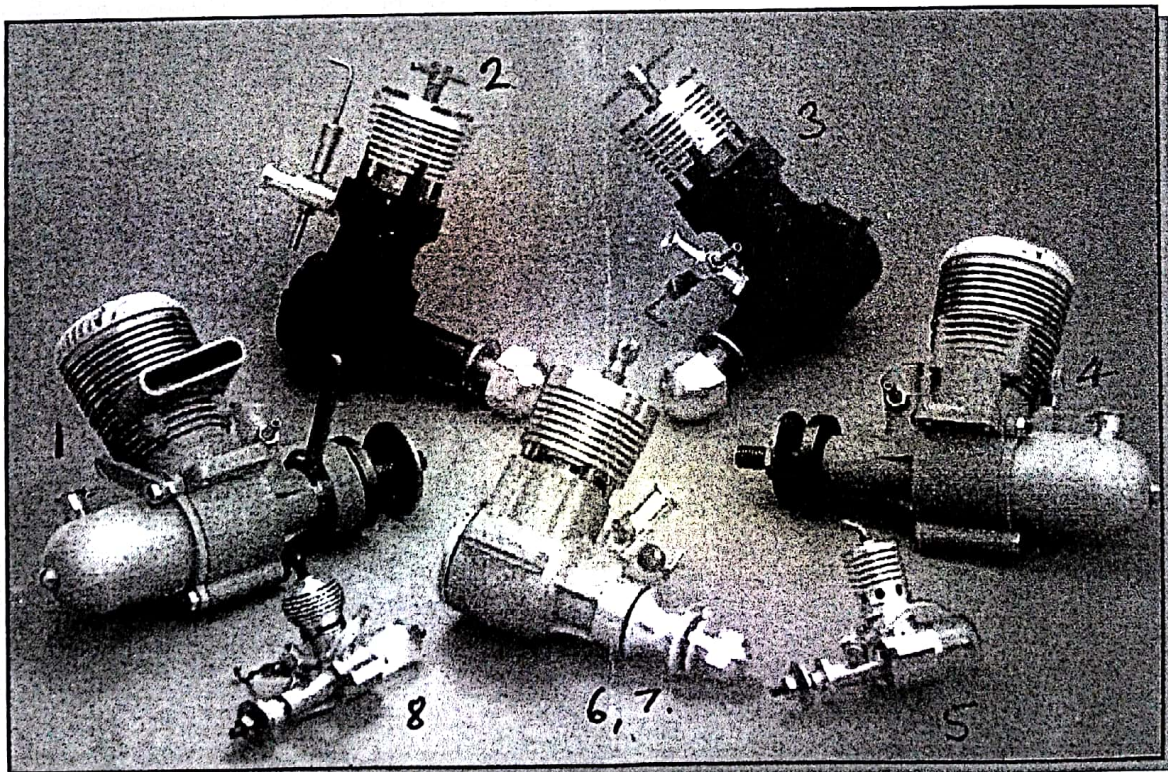
Nr. 1, 2, 4, 5, 7 og 8 er på lager, nr. 3 forventes hjemme her i marts og næste sending af nr. 6 kommer til efteråret.

Han kan for øjeblikket skaffe C.S.Tiger 2.5 og Tiger Cup til £ 65.00, men han fører ikke reservedele til eller giver nogen garanti på C.S. motorer.

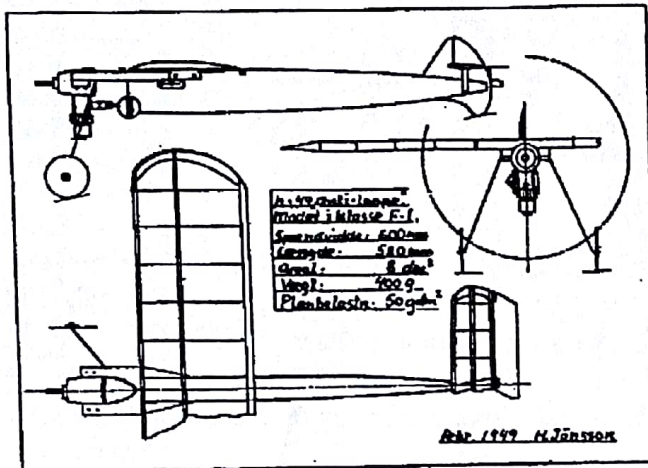
Alle priser er incl. Recorded Delivery post til Danmark.

Ian tager ikke kreditkort, så man må få sin bank til at lave en check i engelske pund til:

Ian Rustler
98 Elers Rd.
London W13. 9QE
England



Linestyret kunstflyvningsmodel „ANTI LOOPE“



Prototypen til denne model blev konstrueret og bygget i maj 1948.

Modellen er en videreudvikling af h-45 »Dynamik«, der fløj første gang i november 1947. Denne model eksisterer endnu og bruges til skoling i sportsflyveklubben.

Ved konstruktionen af »Anti-loope« er der anvendt de samme principper, som har gjort »Dynamik« så robust og sejlivet.

Der er først og fremmest tilstræbt en stærk konstruktion, fremfor en såkaldt smart model, hvor styrken er

mindre væsentlig. Modellen fremtræder derfor ikke som en aerodynamisk skønhedsåbenbaring, men den er alligevel yderst velflyvende og velegnet til skoling for begyndere. Det er netop det, der er brug for nu, da linestyringen er på begynderstadiet og gradvis vinder terræn. Så må der senere fremkomme tegninger til hastigheds- og kunstflyvningsmodeller.

Linestyring er i høj grad noget, som skal læres. Der kræves en utrolig hurtig reaktionsevne. Det tager eet sekund at loope, når man flyver med

12,75 m line, som reglerne foreskriver.

h-49 »Anti-loope« er en model, der er beregnet til at træne med, den skal kunne tåle at blive landet lidt hårdt, og den skal ligge roligt i luften og flyve sig selv, som man siger.

Modellen består af følgende dele: Krop, plan, haleplan samt motor og understel. I kroppens forreste ende er der indbygget et motorfundament af 10 mm krydsfinér, hvor motoren og understellet er anbragt; i kroppens bageste ende er finnen placeret i en slidt i kropslisterne. Kroppen, der er en kassekonstruktion, består af 2 stk. 30×20 cm fyrrelister, en foroven og en forneden, spidsende til bagud. Siderne er 0,8 mm krydsfinér med årerne på den korte led. Inde i kroppen sidder styringen, der består af en kontrolplade af aluminium og en bevægelsesstang af klavertråd, der er ført ned igennem kroppen til hornet på klappen. Plan og haleplan er opbygget af ribber, lister og randbuer. Planet sidder på en holdeplade på kroppen og fastholdes med gummibånd. Haleplanet, der er fastlimet i finnen, forsynet med et par sliver. Understellet er af 2 mm klavertråd og hjulene af 4 mm krydsfinér.

Modellen har været prøvet med Thorning III og Mikro I og II.

Hastigheden varierer en del efter motorstyrke og propelstigning; med Thorningmotor og den propel, som er vist på arbejdstegningen, opnås der let 50—60 km/t.

På begynderstadiet er det mest hensigtsmæssigt at sætte kompressionen lidt ned, inden man starter, ligesom man bør undgå at flyve i blæst.

Tegninger i fuld størrelse fås ved indsendelse af kr. 3,00 til TFA.

H. Jönsson.

Regler for kunstflyvning

Som allerede omtalt i T. f. a. har linestyring af modelfly åbnet mange nye muligheder for modelflyverne. En af disse er kunstflyvning, som i sagens natur er et fint publikumsnummer, velegnet til opvisninger o. lign. I U.S.A. har man indført konkurrencer i kunstflyvning med linestyrede modeller. Det må forudses, at denne specielle form for modelflyvning også vil få udbredelse i Danmark.

Et forslag til bedømmelse af kunstflyvning med linestyrede modeller blev behandlet på generalforsamlingen i Dansk Modelflyver Union den 6. marts. Det vedtoges at anvende de foreslåede regler, indtil man havde fået mere erfaring, hvorefter man bedre kunne diskutere eventuelle ændringer. Vi bringer her de nye regler:

Pointsværdier for øvelserne

Hvor der efter en øvelse står tre

tal, gælder de for bedømmelsen, henholdsvis »fint«, »nogenlunde« og »ringet«. Tallet i parentes angiver de højest opnåelige pointstal i den pågældende øvelse eller øvelsesrække.

Start	1—3—5	(5)
Vandret flyvning i lav højde, to omgange	1—3—5	
do. i stor højde, en omgang	1—3—5	(10)
Lodret stigning 5 m	2—5—10	(10)
Lodret dykning 5 m	2—7—15	(15)
»Wing-over«	2—7—15	(15)

Indvendigt loop fra normal flyvning (2 gange betyder to gange i træk etc.).

1 gang	15	} (100)
2 gange	30	
3 gange	50	
4 gange	75	
5 gange	100	

Indvendigt loop fra rygflyvning	1 gang 30	} (180)
	2 gange 65	
	3 gange 100	
	4 gange 140	
	5 gange 108	

Firkantet loop 10—20—30 (30)

Rygflyvning 1 omgang	7—10	} (50)
2 omgange	10—15	
stigning	10	
dykning	10	
Tilbagevenden t. normal	15	

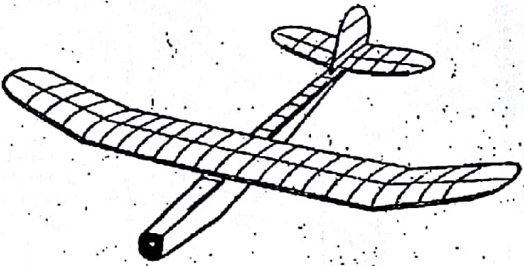

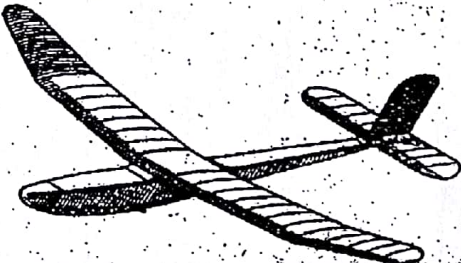

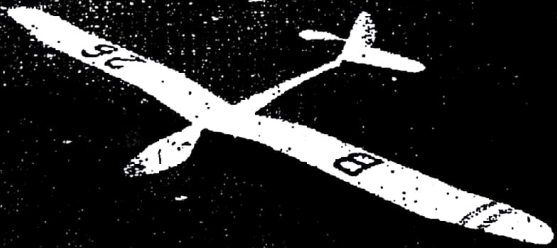
Udvendigt loop fra normal flyvning	1 gang 30	} (180)
	2 gange 65	
	3 gange 100	
	4 gange 140	
	5 gange 180	

Udvendigt loop fra rygflyvning	1 gang 25	} (175)
	2 gange 55	
	3 gange 90	
	4 gange 130	
	5 gange 175	

Liggende ottotal	10—25—40	(40)
Stående ottotal	20—50—80	(80)

Formodentlig de første danske regler for kunstflyvning?
Ved nogen noget at fortælle om det?

Byggesæt til gamle tyske modeller

	<p>BABY von Helmut Kirschke (1934)</p> <p>Ein einfach zu bauendes Anfängermodell aus dem Jahr 1934, hier in einer Neubearbeitung von 1952 mit 1,00m oder 1,20m Spannweite. Hochstartfähig, RC-Funktionen: Seite und Höhe. Baukasten mit geputzten Sperrholzteilen, Leisten und Bespannpapier.</p> <p style="text-align: right;">Baukasten DM 99,-</p>
	<p>A.M. 9 von Artur Mantel (1936)</p> <p>Spannweite 2120mm. Filigran konstruiertes Thermikhochleistungssegelflugmodell, Höhen- und Seitenleitwerk für RC-Einbau vorbereitet. Abfluggewicht ab 600g erreichbar.</p> <p>Frästeilsatz, ungeputzt DM 135,- / geputzt DM 159,- Ergänzungssatz DM 50,-</p>
	<p>URSINUS von Heinrich Gengelbach (1941)</p> <p>Spannweite 1790mm. Sehr robust gebautes Hochleistungssegelflugmodell, Höhen- und Seitenleitwerk für RC-Einbau vorbereitet. Teilbare Tragfläche durch Zungensteckung aus 5mm Sperrholz.</p> <p>Frästeilsatz, ungeputzt DM 155,- / geputzt DM 185,- Ergänzungssatz DM 50,-</p>
	<p>JAGUAR von Fritz Eggert (1944)</p> <p>Spannweite 2300mm. Leistungssegelflugmodell mit großer Rumpfkäule, Rumpflänge 1650mm, Höhen- und Seitenleitwerk für RC-Einbau vorbereitet. Teilbare Tragflächen sind vorgesehen.</p> <p>Frästeilsatz, ungeputzt DM 199,- / geputzt DM 249,- Ergänzungssatz DM 50,-</p>
	<p>HAST von Harald Storbeck (1934) und Dr. V. Tröbs (1986)</p> <p>Spannweite 2440mm. Elegantes Thermiksegelflugmodell mit Änderungen für den RC-Einbau von Dr. Tröbs. Abnehmbare Tragflächen mit Zungensteckung.</p> <p>Frästeilsatz, ungeputzt DM 225,- / geputzt DM 275,- Ergänzungssatz DM 50,-</p>

Stand: Dezember 1999. Mit Erscheinen dieser Preisliste verlieren alle früheren Preislisten ihre Gültigkeit.

Versand nur gegen Vorkasse zuzüglich DM 9,50 für Porto und Verpackung im Inland. Versandkosten ins Ausland nach Aufwand

AEROPLAN
FEINE FLUGMODELLE AUS HOLZ

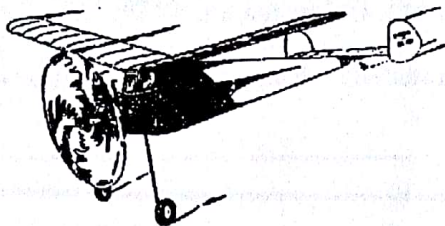
AEROPLAN - Postfach 1134 - D-49497 Mettingen
Telefon 05452/509226 FAX 05452/509227

En tidligere fritflyvningsentusiast Poul Erik Christensen har sendt mig 4 ark med reklamer for byggesæt til tyske førkrigsmodeller. Det ene ark bringes her med adresse på firmaet. De andre ark bringes senere. Hvis nogen afprøver kvaliteten, hører vi meget gerne om det. Byggesæt til oldtimermodeller er sjældne...

Fritflyvende dieselmodeller

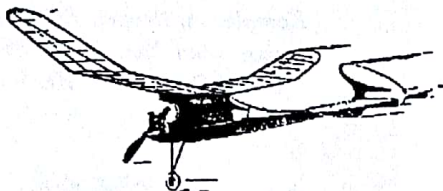
ME-28-Typhoon

Spændvidde 121 cm
ME-28-TYPHOON er let at bygge, da næsten alt er kontursavet. Den er nem at indflyve, har stor stigeevne og fine flyveegenskaber.
Byggesæt med tegning ... kr. 14,50



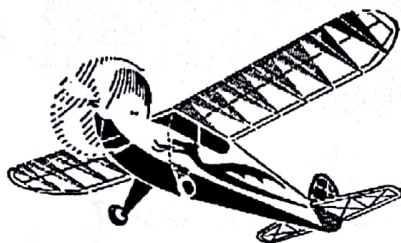
Pimpernel

Spændvidde 139 cm
PIMPERNEL repræsenterer det bedste på sit område og vil tilfredsstillende selv den mest kræsne modelflyver.
Byggesæt med tegning ... kr. 14,50



Mambo

Spændvidde 90 cm
K. D. A.'s nye sportsmotormodelfly, konstrueret for VIKING 0,75 og ligner et rigtigt sportsfly i luften. Nem at bygge og indflyve.
Byggesæt med tegning ... kr. 17,75



Me-28 fra 1946 er konstrueret af Mogens Erdrup til Thorning III .

Den gamle redaktør har selv bygget den som sin første dieselmodel og forsynede den med en Mikro II motor. Den fløj sikkert og godmodigt med den ringe motorkraft.

Klasse : Veteran D.

ME- 34 Pimpernel findes i flere versioner. Den første havde enkel v-form og Thorning III motor.

Byggesætmodellen her til Vikingmotor har delt v-form.

Klasse : Oldtimer D.

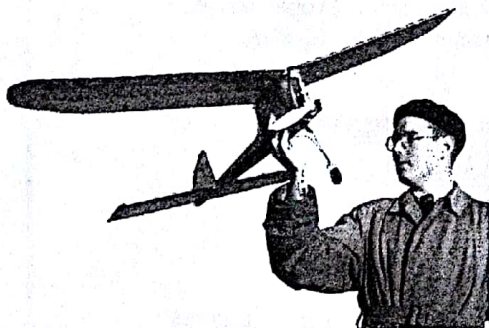
Begge modeller har klubben tegning til...

Hvem kan låne DMV en tegning til

Mambo fra 1953 ?

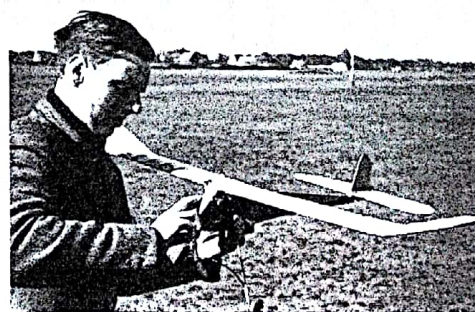
Mogens Erdrup med sin første ME - 34 Pimpernel fra 1950 med Thorning III motor.

Hvis man vil anskaffe sig en replicamotor, der passer til en bestemt model, så rådspørg Frank Dahlin først.



Mogens Erdrup ved at starte sin ME-27 Kompression fra 1945. Det var formodentlig hans første dieselmodel ?

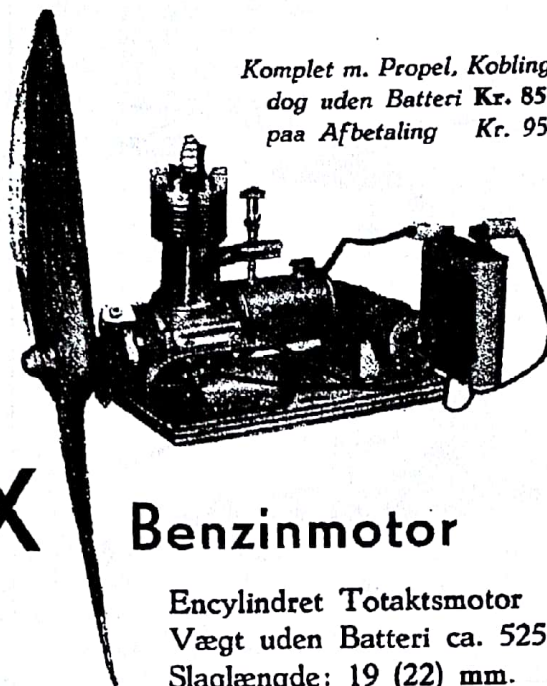
Den var forsynet med en Mikrodiesel motor.



Forsiden er designet af Frank Dahlin og trykt i redaktørens hjemmetrykkeri.

Fra et katalog fra ca. 1939.

Findes der et eksemplar nogen steder? Kan nogen fortælle noget om denne motor?



Komplet m. Propel, Koblingstraad m. v.
dog uden Batteri Kr. 85,00 (100,00)
paa Afbetaling Kr. 95,00 (110,00)

R-X Benzinmotor

Encylindret Totaktsmotor
Vægt uden Batteri ca. 525 gr.
Slaglængde: 19 (22) mm.
Cyl. Diam.: 24 (22) mm.
Cyl. Volum.: 7 (8) ccm.
Omdrejninger: ca. 5000 pr. Min.
Effekt: $\frac{1}{6}$ ($\frac{1}{5}$) HK.

Priser og Data i Parantes er for „DE LUXE“ Motoren — øvrige for Standardmotoren.

Ved Afbetaling skal kun udbetales 20 Kr. kontant og Resten i maanedlige Afdrag paa 10 Kr.

Da disse Motorer i Modsætning til andre kan udbores, er deres Levetid næsten ubegrænset. Hver Motor er prøvekørt paa Fabriken.

Ved Montering i Model-Biler og -Baade skal anvendes Svinghjul i Stedet for Propel. Ballonhjul, ca. 85 mm i Diam. Stk. Kr. 5,00 Svinghjul Kr. 7,75 . Propel Kr. 4,25 Brugsanvisninger Stk. 10 Øre


DANSK MODELFLYVE
SKJERN *industri*