



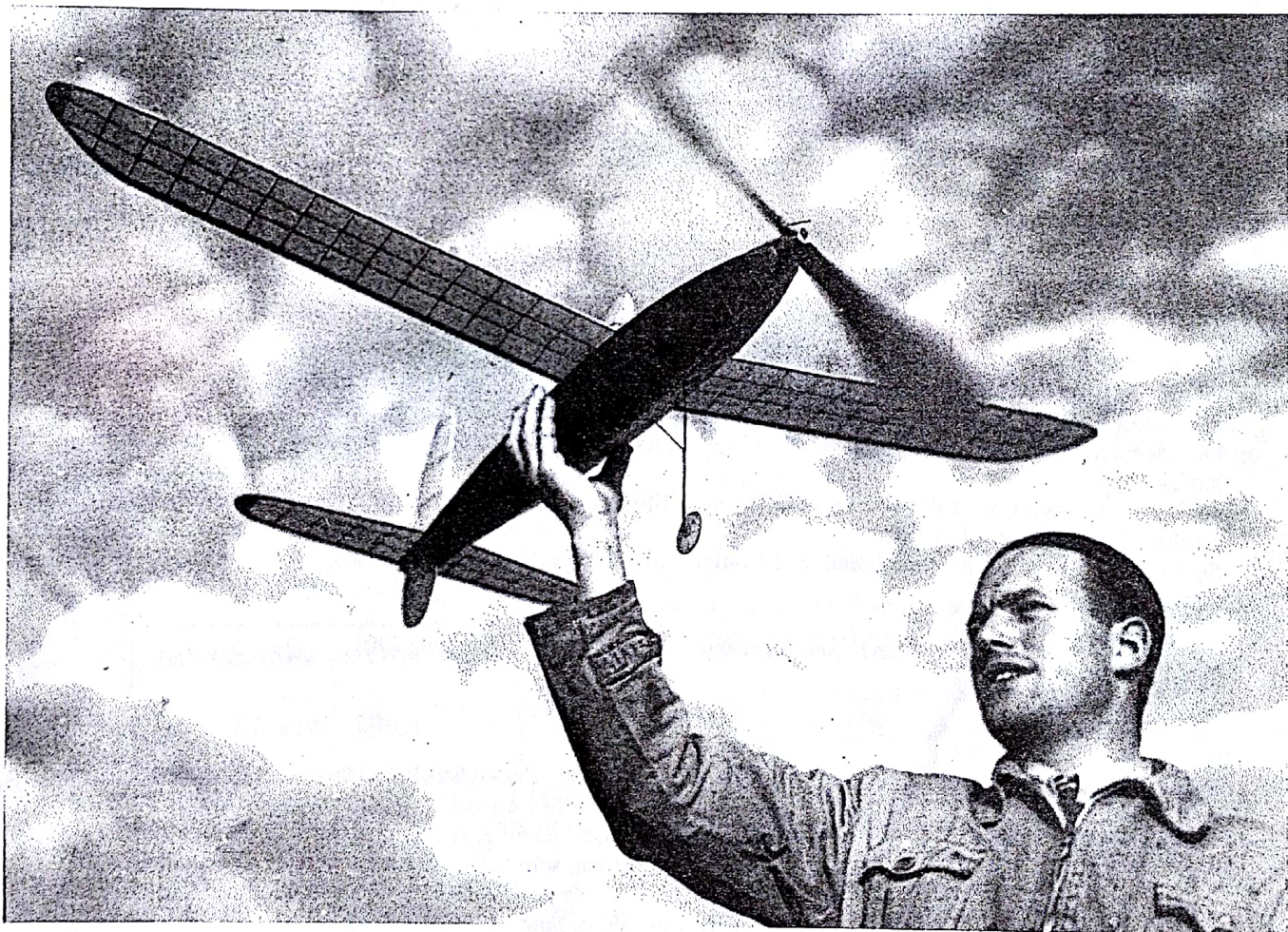
OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1-3 2000

SAM - 1935

9.årgang



Carl Johan Petersen, OMF,

ses her med sin fremragende wakefieldmodel Calle 18W fra omkring 1950. Calle var en meget alsidig modelflyver, der ud over wakefieldmodellerne også var ekspert i svæve- og motormodeller.

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
Kjærvej 73
DK-4220 Korsør
Tlf.: 58 37 23 76
Giro 081-5381

Æresmedlemmer : Per Weishaupt og Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

For modtagere af bladet SAM Speaks i alt 250 kr årligt.

Medlemsbladet Oldtimer Modelflyverne udkommer 2-3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Dette blad er udsendt i august 2001

Næste nummer af bladet – nr. 1 / 2001 - vil udkomme oktober 2001.

Udgivelsen af vort blad halter stadig bagefter. Derfor rummer dette blad tre numre 1-2-3 / 2000. Jeg regner med senest januar 2002 at få nr. 3/ 2001 ud, så vi har indhentet det forsømte med nr. 3/2001 udsendt i januar 2002. Der er begrundet håb om, at jeg får mere tid til modelflyvning i 2002, så vi kan få mere regelmæssighed i leveringen af bladene.

Undskyld forsinkelserne – tak for opringningerne vedr. savn af bladet.

EK

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

1. Mindeartikler om Jørgen M. Larsen og Gustav –Vilhelm Binderkrantz.
2. Mere om de allerførste benzin-motormodeller i Danmark
3. Tegninger og stof vedr. modeller fra perioden 1953 -1968
4. King Peters Cup 1939.

På længere sigt er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), diesel-modeller, King Peters Cup 1939, vinder-modeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyverprøverne ...

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

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.

Skulle nogen have et par gode billeder af Binderkrantz i modelflyvesammenhæng, vil jeg meget gerne låne dem !

DEAD-line for næste nummer: 15. september 2001

Calle 8 Olympia



I 1946 konstruerede Carl Johan Petersen A-1 begyndermodellen på billedet her. Den blev brugt i OMF til et begynderkursus samme år, hvor den unge mand på billedet blev præmieret for bedst byggede model. Arne Hansen, som det jo er, blev senere en af Danmarks skrappeste svævemodelflyvere - så sent som ved Oldtimer DM sidste år, vandt han Per Weishaupt - pokalen i A-2 klassen.

Modellen blev udgivet som byggesæt af Greig og er bygget af mange begyndere gennem tiderne. Den gamle redaktør byggede den som sin allerførste model og havde megen glæde af den.

Den findes i tegningsarkivet...

EK

Til medlemmerne

Udstilling på Veteranflymuseet i Stauning.
Hans Frederik Nielsen og jeg har igen i år hængt modellerne op omkring 1. Maj. De tages ned igen sidst i oktober. Vi har planer om at revidere lidt på udstillingen til næste år med nye modeller og plancher. Ideer efterlyses...

Nye klasser

På landsmødet blev det vedtaget at indføre nye klasser, som kan ses andetsteds på siden. Det er vort håb, at de nye klasser vil tiltrække nye medlemmer, som her vil få en mulighed for at flyve med de modeller, som de selv har konstrueret eller fløjet med.

Kender du nogen, som har fløjet i disse årtier, bør du gøre dem opmærksomme på de nye muligheder. Også nuværende medlemmer får flere muligheder for fornyelse.

Bladet

Bladet er mit smertensbarn. Det er desværre ikke kommet særligt regelmæssigt, men jeg forsøger at indhente det forsømte. Næste nummer vil blive et stort jubilæumsnummer og komme i oktober/november.

Af indholdet kan nævnes mindeartikler om Jørgen Larsen og Binderkrantz. Desuden er en større artikel om de første danske gasmotormodeller næsten klar.

Af Hans Rabenhøj har jeg fået lov til at låne "Model Engine Tests of Yesteryear", der indeholder en del af Aeromodellers gamle motortests. Nogle af dem vil også være at finde. Samt naturligvis referater fra Oldtimer DM og SM.

Indlæg fra medlemmerne modtages meget gerne.

10 års jubilæum !

Klubben er nu ved at have eksisteret i 10 år. Det store indledende og forberedende møde blev holdt i Korsør den 6. oktober 1991. Det stiftende landsmøde holdtes i Kalundborg den 14. juni 1992.

Jubilæumsdagen må være

14. juni 2002.

Det bør vel fejres. Har du nogle ideer om, hvordan det kunne foregå, så lad bestyrelsen høre om det. I god tid...

Skal det være et udvidet landsmøde med lidt fest - eller en todages jubilæumskonkurrence med indlagt festaften ? Eller

Oldtimer DM - 2001

vil som meddelt i sidste blad finde sted 1. - 2. september på Skjern enge. Indbydelse er vedlagt bladet.

Oldtimer SM - 2001

Finder sted på Rinkaby 17. - 19. august.

Fritflyvnings-unionens konkurrencer

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

8.- 9. sept. DM Skjern enge
23. sept. Høstkonkurrence 1, Skjern enge
7. okt. Høstkonkurrence 2, Skjern enge

Kontakt Frank Dahlin eller Erik Knudsen.

Vore nye klasser kan ses her :

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.:

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, som svenskerne taler om at revidere på.

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 2001.

Søndag den 25. marts havde veteranklubben landsmøde i Korsør - arrangeret af Fritz Neumann. Ialt deltog 11 medlemmer. Og som sædvanlig var der medbragt en masse gamle billeder, nogle modeller og andet.

Formanden Erik Knudsen bød velkommen og bragte hilsen fra Eli Nielsen, der ikke kunne komme, og fra Per Weishaupt, der på grund af sygdom nu tilbringer sine dage på et plejehjem.

Forsamlingen mindedes Harry Nielsen og Knud Hartvig Jensen, der døde sidste år.

Punkt 1. Fritz Neumann, der blev valgt til dirigent, konstaterede, at mødet var rettidigt indvarslet. Undertegnede valgt som referent.

Punkt 2. I sin beretning nævnte Erik Knudsen to udstillinger i 2000. Dels den permanente sommerudstilling i Stauning af hovedsagelig FJ-modeller bygget af Hans F. Nielsen, og en salgsudstilling i Århus, hvor der blev udleveret en del af klubbens brochurer - uden virkning på medlemmestallet. Steen Agner omtalte en udstilling på Skelbækskolen på Amager. Også sidste år.

DM i Skjern var præget af dårligt vejr lørdag, hvor der ikke blev fløjet. Ellers ret god deltagelse og mange pæne resultater. - Ligeledes var der god dansk deltagelse i SM med mange gode resultater.

Veteranklubbens medlemmer er meget velkomne til at flyve sammen med FF-unionens medlemmer på unionens konkurrencedage. (Kalender andetsteds). Og der er en del svenske oldtimerkonkurrencer, vi er meget velkomne til at deltage i. Der er p.t. 9 danske medlemmer i den svenske oldtimerklub og 19 svenske i den danske.

Med hensyn til flyvestation Vandel er det stadig uafklaret, hvad der ske med den.

Klubben er ved at fylde 10 år. Det første, store indledende møde fandt i Korsør den 6. oktober 1991, og året efter var der stiftende generalforsamling i Kalundborg.

Beretningen godkendt.

Punkt 3. Fritz gennemgik klubbens regnskab for året 2000. Revideret af Børge Hansen og fundet i orden. - Der var i året 2000 en indtægt på kr. 9519,46 og en udgift på kr. 8042,45. Årets overskud kr. 1477,01.

Medlemstallet i regnskabsåret var på 53 betalende og 2 æresmedlemmer. 11 var i restance,

Der var ikke forslag om kontingentforhøjelse, så det forbliver uændret i 2001, men man blev enige om, at fra og med i år kan et familiemedlem optages mod en merbetaling på kr. 50,00.

Regnskabet godkendt.

Punkt 4. Der var fremsat forslag om indførelse af nye pokaler i klasserne A2-oldtimer fra 1954 til 1968 og i klasse A3. Forslaget vedtaget. - Klubben råder i forvejen over pokale i klasserne A1, A2 Weishauptpokalen, i klasse C1 og i Wakefield.

Der var enighed om, at indgravering af DM-pokaler bør indgå som udgift ved konkurrencen.

Det blev foreslået og vedtaget, at alle vedtægtsændringer, revidering af liste over klasser og konkurrenceregler sendes til alle medlemmer.

Et forslag om sletning af reglen om, at man kun måtte deltage med to modeller i hver klasse, blev vedtaget.

Der blev vedtaget et forslag om forsøg med fast startgebyr på kr. 50,00 for året 2001. Indføres i konkurrencereglerne.

Der var stemning for et træf i lighed med de træf, som radiostyringsfolkene holder. Der var interesse for at holde et i år, men tids- og pladsmæssigt kan det nok ikke blive til noget. I forbindelse med klubbens 10-års dag næste år kan det måske lykkes. Det forsøges i hvert fald.

Frank Dahlin, der netop havde været til bestyrelsesmøde i FF-unionen, foreslog at sammenlægge FF-unionens DM og veteranklubbens DM i år i Skjern. Det var der stor stemning for. Men det betyder, at veteranklubben skal flytte de allerede fastlagte datoer for DM til 8. og 9. sept., da FF-unionen er bundet til denne dato p.g.a. andet arrangement. Forslaget vedtaget.

Et forslag, der tidligere har været fremme, gik på ved træf eller konkurrence at udtage en seværdig/usædvanlig model til præmiering. - Noget i retning af tidligere KLM-konkurrencer i sommerlejrene. - Bestyrelsen har fået til opgave at forsøge at formulere et regelsæt. Ingen særlig tilmelding.

Punkt 5. Bestyrelsen genvalgt. Tage Hansen genvalgt som suppleant, og Børge Hansen genvalgt som revisor.

Punkt 6. Forsikring under udøvelse af modelflyvning - hvor en model gør skade på anden person eller på ting, blev drøftet. FF-unionen har en særskilt ordning. Undersøges.

Klubben modtager gerne gaver til præmier. Det være sig stopure, silke eller papir til beklædning.

Der var ønske om klubbroschurer i farver. Prisen undersøges.

Der blev efterlyst tips i klubbladet om, hvor der kan købes byggematerialer netop til oldtimermodeller.

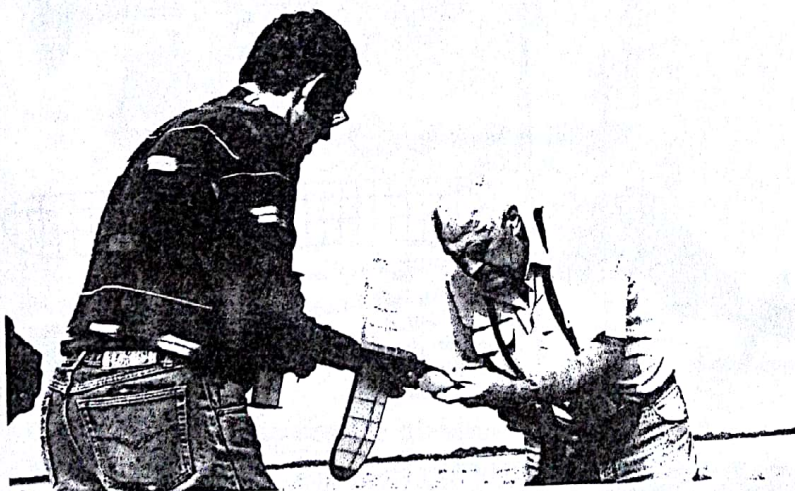
Steen Agner - det moderne menneske - kunne godt tænke sig e-mail adresser i klubbladet.

Der var stor talelyst på mødet, der blev længere end sædvanligt, og mange emner blev vendt.

Næste årsmøde blev sat til søndag den 17. marts 2002 - sandsynligvis i Nyborg.


Poul Rasmussen.

* Oldtimer DM afholdes 1. og 2. september - se indbydelse.



Poul Rasmussen ses her ved Oldtimer DM i 1998.

Modellen, som han lige har trukket op og skal til at montere propellen på, er en amerikansk "Sportster" fra sidst i 40'erne. Tegningen er fundet i det svenske oldtimerblad og stammer fra Model Airplane News.

Modellen er i klasse C-0 med et handicap på 1,1.

Hjælperen er Gunnar Wivardsson, som nu er formand for Svenska Modellflygares Oldtimersällskap.

Nogle af Carl Johan Petersens (Calles) konstruktioner



Calle 18 W er en af de allerbedste wakefieldmodeller fra omkring 1950. I dette blad nr. 1/ 1995 kan du se tegning og grundig omtale af den.

Siden da er den originale model i en noget medtaget tilstand blevet foræret til os af Calles enke fru Ruth Petersen, som også har udlånt en del fotografier.

Modellen burde restaureres - jeg har begyndt så småt, men har for dårlig tid til at få den hurtigt færdig. Måske har nogen lyst til det spændende arbejde ? Til venstre øverst ses Bjarne Jørgensen trække sin Calle 18 W omkring 1950.

Nederst hans nybyggede model ved Oldtimer DM 1998.

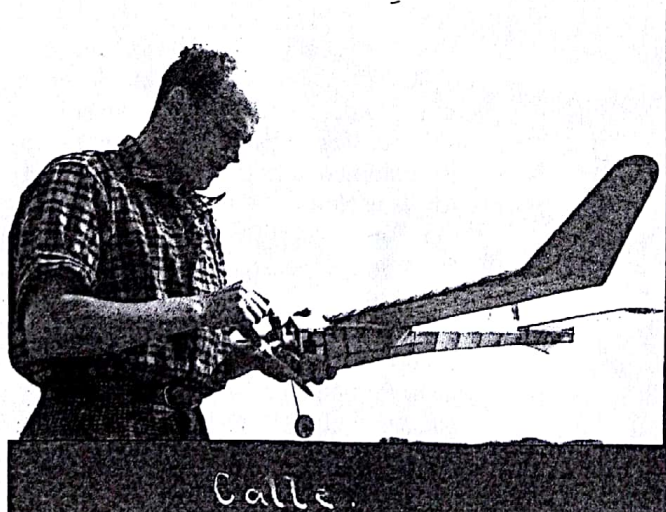


Til højre ses en af Calles første dieselmodeller Calle 12, som er afbildet i den svenske Hobbyboken.

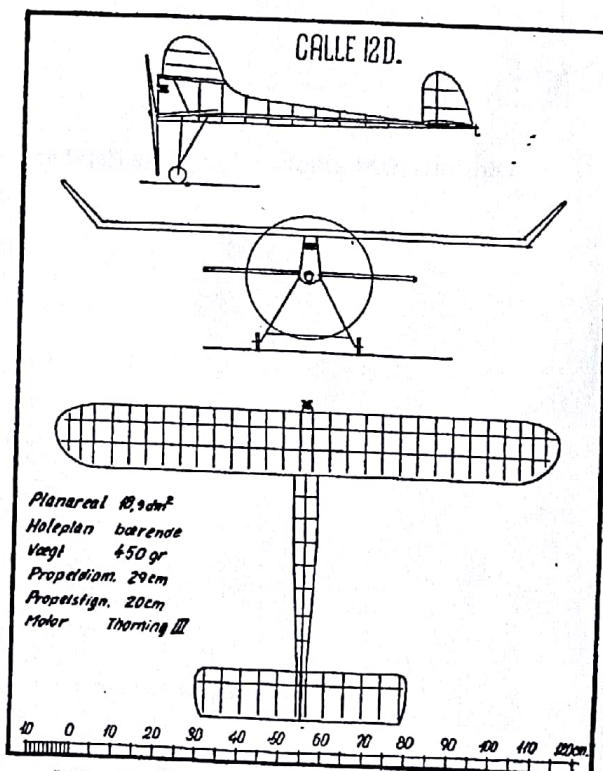
Calle 13 var en flyvende vinge med dieselmotor.

Den mest succesfulde dieselmodel var hans Calle 16 D, som er bygget af mange og har vundet et antal af konkurrencer.

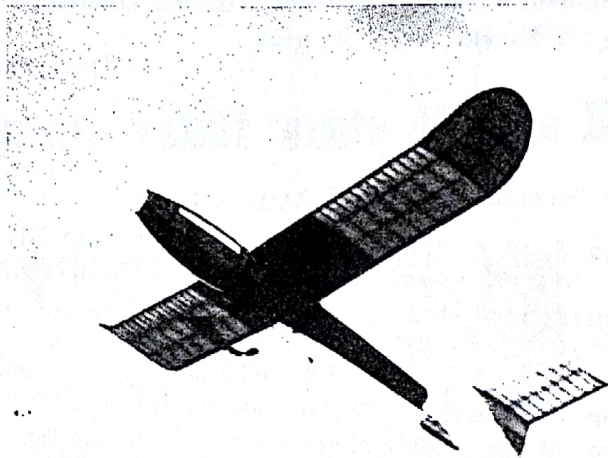
Herunder ses han med sin sidste dieselmodel, som af klubkammeraterne blev kaldt "Looping the Loop". Den var forsynet en ny engelsk Elfinmotor, som trak noget mere end Thorning III, så modellen var meget svær at styre....



Calle 10. A-2 model fra 1946.



"Calle 12 D". Konstruktor: Carl Johan Petersen. Data: se ritningen.



Både Calle 7 herover og Calle 6 til højre deltog i Vingarnas Jubilæumsstævne i 1945. Tegningen herunder er fra Hobbyboken 1947-48.

"CALLE 7" Konstruktör: Carl Johan Petersen, Danmark.

Carl Johan Petersen är också OMF:are med gott rykte. Han är en av Danmarks bästa tävlingsflygare och har varit aktiv i ett tiotal år. Vidstående konstruktion har tilltalande linjer med bl. a. högt liggande, starkt v-formad stabilisator.

Data:

Vingen:

Vingyta 39 dm².
Spännvidd 1850 mm.
Vingprofil G8 450.
Vingbelastning 17,8 g/dm².

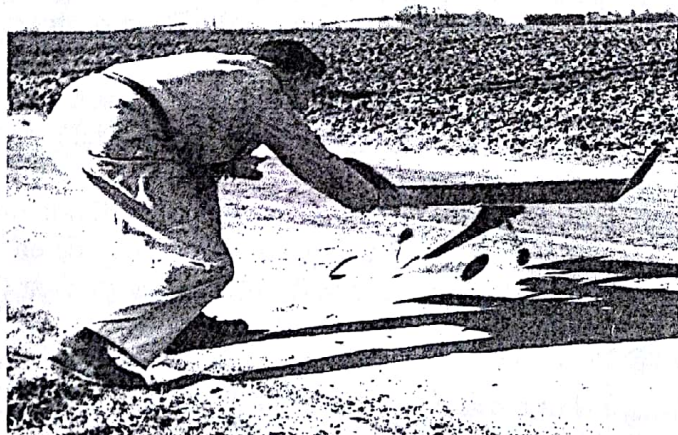
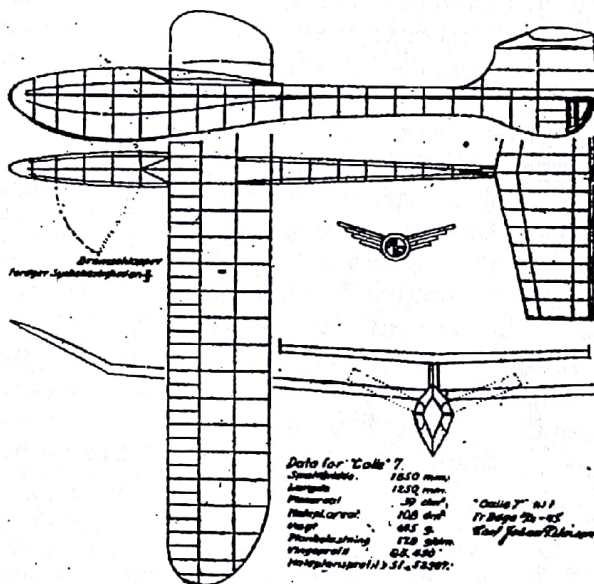
Kroppen:

Längd 1250 mm.

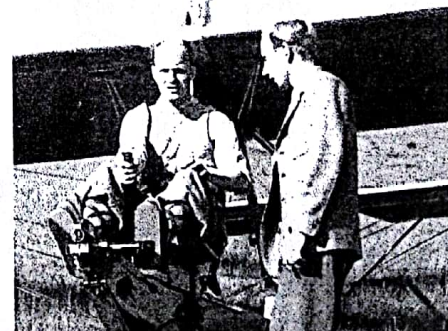
Stabilisator:

Yta 10,8 dm².
Profil SI 52 509.

Total vikt 695 g.



Herover Calles legendariske dieselmotormodel Calle 16 D, som var forsynet med en Thorning III motor. Valdemar Pedersen jordstarter ca. 1950.



Midt i 50'erne stoppede Calle med modelflyvning og begyndte i stedet at svæveflyve.

TEGNINGSKARTOTEK.

I modsætning til de svenske forhold på området, der omfatter tegninger af især fritflyvende veteranmodeller, ja, så ejer den danske veteranklub de efterhånden mange kopier af tegninger samlet i løbet af klubbens snart 10 års eksistens. Og der kommer jævnligt flere til.

Dels har Erik Knudsen mange tegninger liggende, og dels har undertegnede efterhånden noget over 100 kopier af traditionelle danske modeller tilbage fra tiden efter 1930. Der er ikke mange udenlandske fritflyvende modeller, men der er ved at blive en god samling af danske linestyrede modeller og flyvende skalamodeller - herunder superserien, som nogen jævnligt spørger til og får sendt en kopi af. Der er en tegning fra 1951 af en indendørs helikopter med gummimotor, og der er to tegninger af nogen af de første ram-jetmotorer - måske til glæde for en interesseret maskinarbejder.

Der mangler en koordinering mellem den beholdning, Erik Knudsen har, og den, jeg ligger inde med. Men har man brug for at spørge efter en tegning, skal man blot spørge en af os.

Og så er vi altid ude efter "nye" tegninger og kopier, så vi kan øge beholdningen til glæde for fremtidens veteran-modelbyggere.

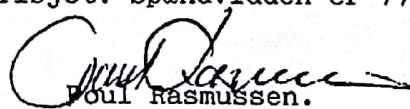
Kopiering af tegninger foregår som regel hos et ingeniørfirma i Kalundborg. Dels udføres et godt stykke arbejde, og dels er prisen rimelig. Medmindre der forlanges andet rulles alle kopier og forsendes i kraftige paprør. Det fordyrer forsendelsen, men til gengæld får man en ubeskadiget tegning uden folder.

Hvor mange penge, veteranklubben har invisteret i tegningskopier, er ikke let at gøre op.

Forhåbentlig varer det ikke længe, før der findes en samlet liste over klubbens tegninger og kopier.

Noget af det senest tilkomne er tegning til profiler og propel til Johannes Thinesens lille gummimotormodel R X 1. Jeg kender ikke konstruktionsåret, men model og konstruktør kan ses på billede i MODELFLYVESPORT mellem side 160 og 161.

Modellen fortjener at blive bygget og fløjet. Spændvidden er 77 cm.


Poul Rasmussen.

En komplet liste over alle vore tegninger er undervejs. Det er et større projekt at lave den, og en liste har været næsten færdig, hvorefter den forsvandt med min stjalne computer. Når vi bringer tegninger og fotos, gør vi tit opmærksom på, at vi har tegningen.

Både Poul og jeg er meget villige til at besvare spørgsmål om tegninger - så hvis du går med

drømme om at bygge en bestemt model må du meget gerne kontakte os.

Poul omtaler R X -1. Den danske version er et byggesæt fra Greig, som modificerede en meget populær amerikansk model fra sidst i 30'erne, som hed Thermalider.

For øvrigt har vi alle Familie - Journalens tegninger - de fleste af tegningerne fra Dansk Modelflyve Industri og næsten alle Greigs.



FamilieJournalens

MODEL- SVÆVE- PLANER

F-J-1a Planspændvidde 99 cm. Materialisat med Arbejdstegning Kr. 5,50. Tegning alene Kr. 1,75.

F-J-2 Planspændvidde 149 cm. Materialisat med Arbejdstegning Kr. 9,00. Tegning alene Kr. 2,00.

F-J-6 Planspændvidde 233 cm. Materialisat med Arbejdstegning Kr. 17,50. Tegning alene Kr. 3,00.

F-J-7 Den ny Begyndermodel, 48 cm Spændvidde. Samlesæt med Arbejdstegning, udskaarne Profiler og bøjede Lister - lige til at lime sammen - Kr. 2,75.

BESTILLINGER Indsendes til Familie Journalens Modelservice, København Valby. Beløbet kan vedlægges i Fri-mærker eller indsendes på Giro 363

Fra Luftsport:

Vingarna vandt første direkte Konkurrence med OM-F.

Storslaet Jubilæumsstævne med 2 Rekordflyvninger i tropisk Varme.



— 541, 542, 543, ... — tæller Frank Hendrich, da han trak sin Wakefield op, hjulpet af den Tropehjem-udstyrede Jørgen Larsen. Ved 547 eksploderede Gummiet og sprøjtede Kroppsideerne op — og Ellilä havde en Konkurrent mindre.

Allerede en Maanedstid efter den første dansk-finsk-svenske Landskamp paa Skarpnäck løb en ny nordisk Konkurrence af Stablen, nemlig den internationale Modelflyvekonkurrence paa Skå-Edeby Flyvepladsen 15/7, arrangeret af MF Vingarna i Anledning af denne sikkert Nordens mest omtalte Modelflyveklubs 10 Aars Bestaaen.

Danmark var denne Gang repræsenteret af 10 Modelflyvere: Arne Sparre, Condor, Helsingør, Frank Hendrich og Jørgen Larsen, Cumulus, Holte, Børge Hansen, Hobro MF, Aage Høst-Aaris, Karl Møller Larsen, Kjeld Enevold Nielsen, Mogens Erdrup, Carl Johan Petersen og Johs. Thinesen (Holdleder), OM-F. Finland deltog med 5 Mand med Nordens dygtigste Wakefield-Mand, Arne Ellilä, i Spidsen. Norge viste sit Modelflyveransigt igen for første Gang siden 9. April 1940, idet den norske Aeroklub havde sendt to Iagttagere, hvoraf den ene var den kendte Modelflyver Sverre Thoresen. Endelig var der ca. 65 svenske Modelflyvere, heriblandt Broderparten af Eliten.

Flyvepladsen Skå-Edeby ligger ca. 40 km Vest for Stockholm; den er større og derfor bedre end Skarpnäck, men den er ogsaa omgivet af Skov. Danskerne og Finnerne var indkvarteret i et idyllisk beliggende Hus Øst for Flyvepladsen, medens Svenskerne laa i Telte. Den „trevlige“ G. G. Nielsen sørgede for den madmæssige Del, hjulpet af Lotter.

Lidt om Organisationen.

Stævnet blev ledet af Pappa Stark med Sønnen Sune som Sekretær. Wingström var en udmærket Speaker og Pressesekretær.

For et Stævne af saa stor Format var det baade af Hensyn til Publikum og først og fremmest til Deltagerne af den største Betydning, at der var opstillet et Højtalcranlæg, hvorigennem man kunde underrettes og følge med.

Der var 8 Tidtagehold, hvert opstillet ved sin

Pæl med Nr. paa. Naar man ønskede at starte, afleverede man sit Startkort til et ledigt Tidtagehold. Efter Flyvningen blev Tiderne protokollet af to kvindelige KSAK-Sekretærer, Eva Nyberg og Wivi Lindahl, Danskernes ypperlige Værtinder i Stockholm. Derved var det muligt successivt at udregne den sammenlagte Flyvetid for de enkelte Deltagere med Hjælp af Regnemaskine, saa man snarest muligt efter Konkurrencens Afslutning kunde fastsætte Placeringen.

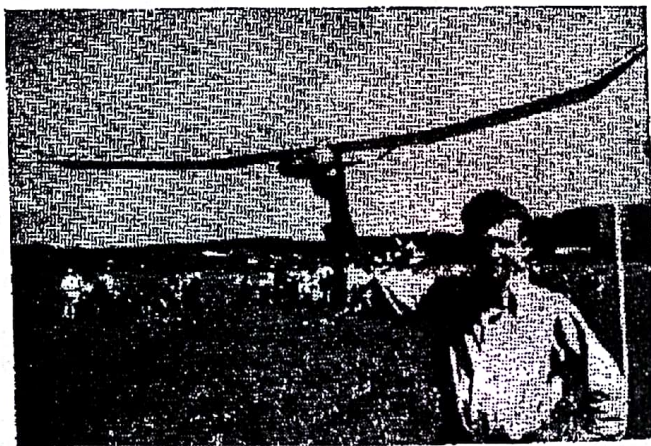
Konkurrencen var opdelt i tre Perioder: Kl. 11—13, 13—14,30 og 14,30—16. Inden for hver Periode kunde man starte efter eget Ønske; det rummer den Fordel frem for en fastsat Startorden, at Deltagerne ikke udsættes for at starte delvis uforberedt i et uønsket Øjeblik, hvilket kan give Anledning til unødvendig Nervøsitet og ofte Fejlstart.

To svenske Varighedsrekorder.

43° C. i Skyggen — det lyder maaske utroligt, men det viste Termometret. Det havde de utroligste Indvirkninger paa Modellerne. Gummistrengene i Motormodellerne sprang en gros!

Svenskernes Modeller afveg betydeligt fra de danske; de anvendte Kroppe med mindst mulige Sideprojektion af Hensyn til gode Termik-Egenskaber. Man anvender nu næsten ikke mere Hængesæse-Modeller — Elge kalder Svenskerne dem. — Generalnævnerne er de brede Planer med lille V-Form og de lave Kroppe. Lars Perssons Rekordmodel havde endog elliptisk Kroptværsnit med vandret Storakse! Diamond-Kroppen, som i 1938—39 var saa populær til Motormodeller, anvendes meget til de svenske Svævemodeller. Finnen er som oftest anbragt foran Haleplanet.

Vejret var næsten for godt! Brændende Sol fra en skyløs Himmel og en svag retningsvekslende Vind. Det var fint for Varighedsrekorder, og Gang paa Gang saa man en Model, der blev suget opad i Termikken for til sidst efter kortere eller længere Tid at forsvinde ud af Synsvidde som en lille Prik lige over Startpladsen.



Lars Persson demonstrerer sin originale Rekordmodel. Bemærk den fladtrykte Krop og Planets flerdelte V-Form.

Billederne er desværre ikke gode - men nyd teksten ...

Calles fine 3. plads i S-1 blev fløjet med Calle-6, som kan ses andetsteds i bladet.

Lars Persson, Østersund, havde det Held, at hans ovennævnte originale S-2'er kom i Termik i første Periode og steg pænt over selve Pladsen, hvorover den forsvandt ud af Syne efter 1 Time og 2 Min., hvilket er ny svensk Rekord. Dagens Rekord sattes dog med en S. 1'er, idet Lennart Larsson, Västerås, opnaede 1 Tim. 5,17, hvormed Rekorden i S. 1 næsten blev femdoblet.

Modellen landede kun nogle Hundrede Meter fra Startstedet!!

Rent flyvemæssigt naaede Danskerne næsten lige saa fine Resultater: Høst-Aaris' Kl. 9 Model fløj saaledes 26 Min. i Termik, da den forsvandt ud af Syne over Pladsen. Det samme gjaldt for Kjeld Enevold Nielsens KEN 14, der kunde ses 21 ½ Min. med det blotte Øje. Det kom her faktisk mere an paa Tidtagernes Synsevne end Modellernes Flyveegenskaber.

Held Dagen forsøgte man at maale Modellernes Højde med to Teodolitter, men det viste sig at være yderst vanskeligt. Man opmaalte Lars Perssons Model til at være i 570 m, da man tabte den af Syne; ved en paafølgende Gættekonkurrence om dens Højde skød næsten alle over i Vurderingen, man bød helt op til 1400 m!

Kjeld havde det Uheld, at Kolumbus-Trykket i hans indsatte Kl. 8 Reservemodel tørrede ud i Varmen, saa Bremsklapperne slog ud lidt efter Udløsningen, hvormed en sandsynlig Topplacering blev udelukket. Kalle havde det Uheld, at Vinden skiftede Retning under en af hans Højstarter, saa han ikke kunde faa ordentlig Højde paa. Hans Kl. 7'er fløj imidlertid fint og sikrede ham en fin Tredieplads i S. 1, den bedste danske Placering.

Motormodel-Konkurrencen

var et mørkt Kapitel. Hendrichs og Jørgen Larsens Gummimotorer eksploderede i henholdsvis 1. og 2. Periode, saa Danmark var straks sat ud af Spillet her. Den fænomenale Arne Ellilä led samme Skæbne med sin 1939-Wakefield, hvis Kropsider fik en slem Medfart. Ellilä forsvandt, og ingen ventede at se ham mere. Men i 2. Periode dukkede vor finske Ven op med sin fint reparerede Wakefield, som han snart fik trimmet. Den efterhaanden ret gamle „Kasse“ med fast Understel og Propeller med Friløb (NB ikke fældbar!) lavede en smuk Flyvning paa 3,23,5 i 2. Periode og i 3. Periode fik den Termik og fløj 7 Min. og sikrede Ellilä Førstepladsen. Bravo!

I G. 1, den mindste Gummimotormodel-Klasse, var der Opræk til en Forbedring af K. E. Landegrens Rekord paa 12,14,8, idet Bengt Blomgrens Model fløj 14 Min., men desværre saa Tidtagerne den kun i 11 Min.! Men det sikrede i alle Fald Førstepladsen for Blomgren, en af Sveriges Motormodel-Esser!

Holdkonkurrencen mellem Danmark, Finland og Sverige var Værterne saa ugallant at vinde, medens Danskerne kom paa Andenpladsen. Den tredje Match mellem Vingarna og OM-F — den første paa samme Plads — blev for anden Gang vundet af Stockholmernes, hvis to Hold ogsaa laa i Toppen i den svenske Holdkonkurrence tæt fulgt af Østersund MF.

Den paafølgende Uddeling af de mange fine Præmier sørgede Pappa Stark selvfølgelig for.



Vor finske Ven, Arne Ellilä, med sin 1939 Wakefieldmodel, hvormed han sikrede sig en smuk Sejr.

Om Aftenen blev Dagens Sved skyllet af i Mälarens friske Vand. I Løbet af Mandagen rejste Finnerne og Danskerne til Stockholm ikke mindst paa Grund af Myggene, der gjorde alt for at ødelægge vor Nattesøvn. Resten af Ugen havde Vingarnas Jubilæumslejr derfor kun national Karakter.

Resultater:

- S. 1: 1) L. Seegerfeldt, Vingarna, 4,32,2; 2) Kai Simelius, Finland, 4,14,2; 3) Carl Johan Petersen, OM-F, 3,16,0.
- S. 2: 1) G. Kallén, Norrköping, 4,15,7; 2) R. Löwen-Aberg, Vingarna, 3,49,0; 3) Rune Andersson, Vingarna, 3,45,9.
- G. 1: 1) B. Blomgren, Vingarna, 3,24,5; 2) S. Sandberg, Østersund, 2,41,5.
- G. 2: 2) Arne Ellilä, Finland, 3,07,8; 2) K. E. Landegren, Västerås, 2,13,9.

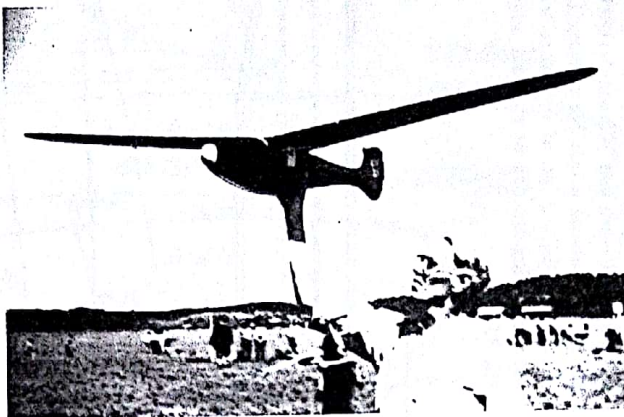
Vingarnas 10 Aarsdag 17. Juli

blev bl. a. markeret ved Udsendelsen af et smukt Festskrift og ved en Thesoupé i en Restauration i Nærheden af Bromma. Her deltog det danske Hold som de eneste Repræsentanter for Udlandet. Pappa Stark holdt Jubilæumstalen, Wingström causerede, Modelflyveinstruktøren, Ing. G. H. Dérantz bragte en Hilsen fra KSAK, Johs. Thinesen takkede paa Danmarks Vegne og udbragte et Leve for det nordiske Samarbejde. Der blev skaalet med den herlige svenske Læskedrik Pommac, sunget m. m. til henmod Midnat.

Jo, der var vel nok herligt i Stockholm!

Johs. Thinesen

Billeder fra jubilæumsstævnet - fundet i Calles fotoalbum



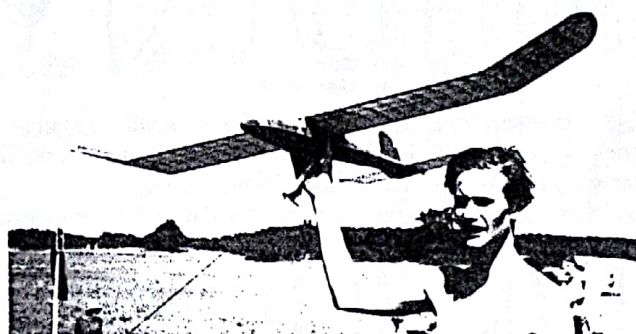
Herover ses **Aage Høst Aaris** med sin smukke og velflyvende kl-9 model.

Til venstre en del af "Solvikingerne", som det danske hold blev kaldt i Stockholms aviser. Forrest fra venstre : **Mogens Erdrup, Calle og Carl Møller Larsen.**

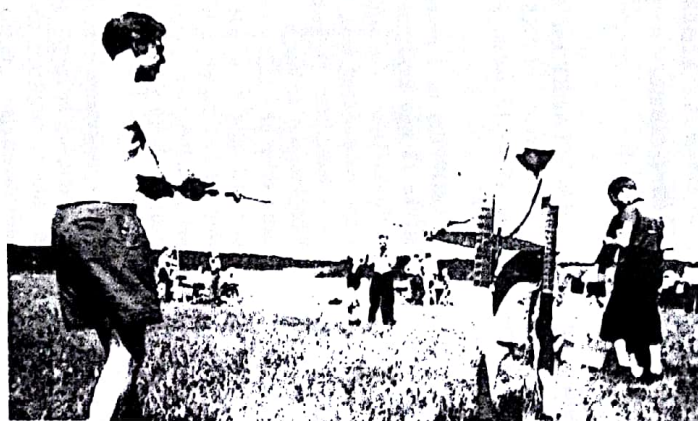
Bagest : **Jørgen Larsen og Arne Sparre.**



En finsk hængesnæsemodel . Denne type var på et tidspunkt meget populær -på svensk: en elg!



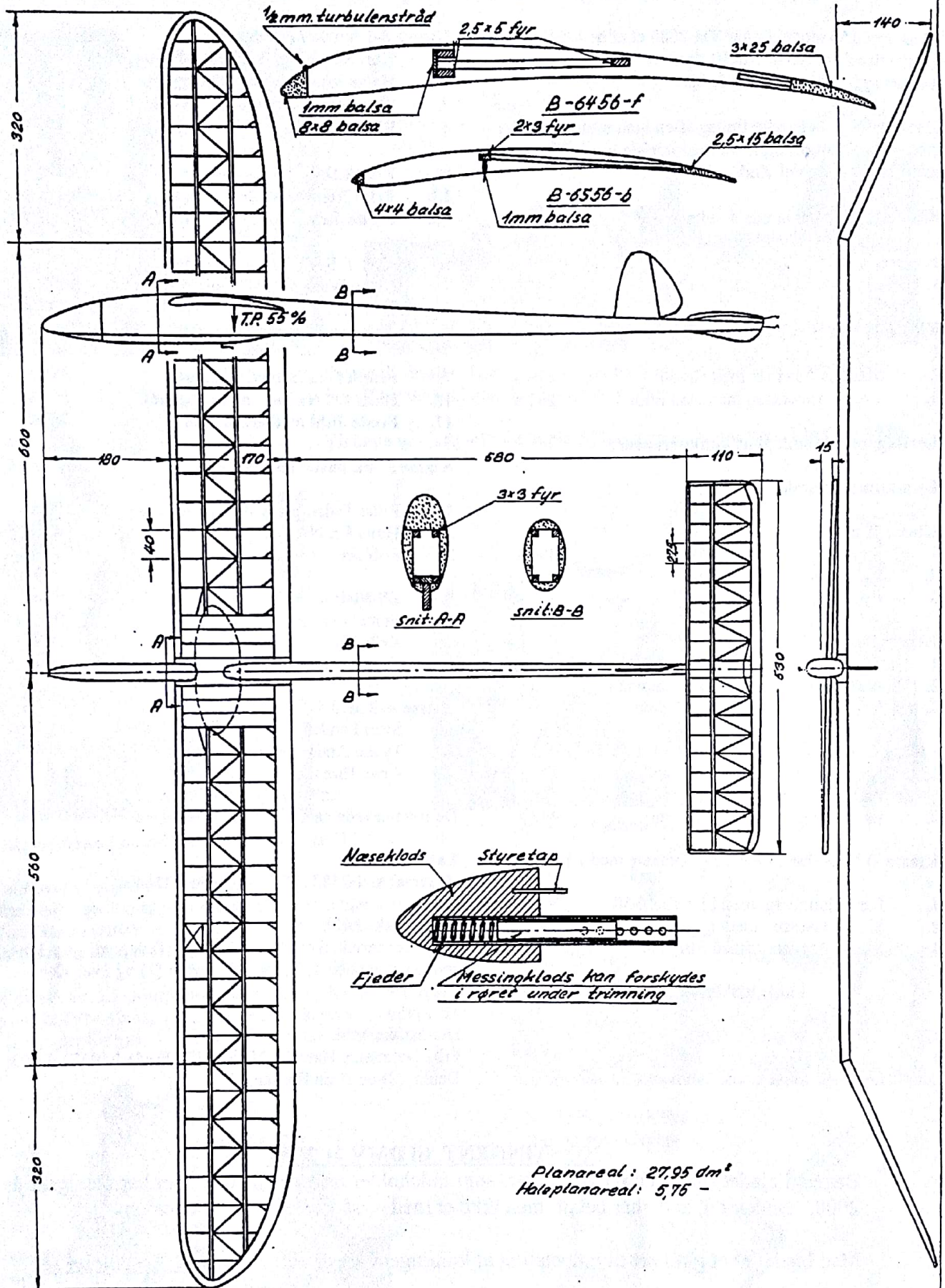
En svensk S-2 model med diamondkrop. **Rune Andersson** ?



Herover **Jørgen Larsen** med sin Victory. Det danske krigsmotorgummi kunne ikke klare varmen !

Til venstre finnen **Arne Ellilä** med sin kraks-wakefield fra 1939, som han senere vandt wakefieldkonkurrencen med i 1949 . I årene derefter fløj næsten alle eksperter med kraksmodeller.

Endnu en af Arne Hansens smukke, velflyvende ekspertmodeller . Oldtimer A-2 !



AH29 Svævermodel klasse A2
Arne Hansen

1959

Oldtimer SM 2001 på Rinkaby

Med over 150 modeller var SM 2000 et af de hidtil største. En del danskere havde fundet derover - i resultatlisterne kan det ses, hvem er dukkede op.

Konkurrencen begyndte fredag aften med motormodeller med forbrændingsmotor. Et regnområde havde lige passet, og der var en del vind.

Klasse F Klassisk havde 4 deltagere.

- | | |
|--------------------------------------|--------|
| 1. Søren Edstrøm med Brooklyn Dodger | 293 s. |
| 2. Frank Dahlin med Greig-46 | 210 s. |
| 3. Gunnar Ågren med HU 10c | 167 s. |

Klasse F Nostalgi havde 5 deltagere.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Sten Persson med Hi-Fli | 390 s. |
| 2. Magnus Astervik med Creep | 376 s. |
| 3. Tycho Andersson med Hail Shot | 281 s. |

Lørdagens og søndagens konkurrencer:

Gummimotormodeller:

Klasse A havde 14 deltagere.

- | | |
|------------------------------|--------|
| 1. Sigurd Isacsson med TI-39 | 390 s. |
| 2. Anders Sjöberg med FIB | 342 s. |
| 3. Lars Tolkstam med Trim II | 259 s. |

Klasse B havde 28 ! deltagere.

- | | |
|------------------------------------|--------|
| 1. Sigurd Isacsson med Västanvind | 390 s. |
| 2. Anders Håkansson med Västanvind | 373 s. |
| 3. Lars Ljungberg med Landegren | 364 s. |

Klasse C havde 18 deltagere med 2 i fly-off

- | | |
|---------------------------------------|----------|
| 1. Lennart Hansson med One-and-a half | M+343 s. |
| 1. Anders Håkansson med Landegren | M+343 s. |
| 2. Lars Ljungberg med Talisman | 447 s. |

Klasse D Wakefield havde 19 deltagere med 7 i fly-off !

- | | |
|-------------------------------------|----------|
| 1. Lars Ljungberg med Ljungberg-50 | M+309 s. |
| 2. Sigurd Isacsson med Lanzo Duplex | M+283 s. |
| 3. Martti Bogdanoff med Ellilä-50 | M+268 s. |

Fantastisk spændende !

Klasse G-int. med 2 deltagere

- | | |
|------------------------------------|--------|
| 1. Martti Bogdanoff med Tempo | 450 s. |
| 2. Lennart Hansson med Blomgren-50 | 332 s. |

Klasse S-1 havde 22 deltagere.

- | | |
|--------------------------------|--------|
| 1. Kurt Sandberg med HW-44 | 316 s. |
| 2. Helge Wannberg med Novis | 273 s. |
| 3. Sten Persson med Sunnavind | 251 s. |
| 4. Birgit Dahlin med Fidusia | 249 s. |
| 8. Frank Dahlin med fidusia | 208 s. |
| 13. Fritz Neumann med Jokum | 169 s. |
| 16. Frede Juhl med Grimponimus | 160 s. |

Klasse S-2 / S-3 havde 17 deltagere.

- | | |
|-----------------------------------|--------|
| 1. Helge Wannberg med Master | 450 s. |
| 2. Lars Larsson med Balder | 447 s. |
| 3. Kurt Sandberg med Moazagotl | 435 s. |
| 7. Frank Dahlin med Diogenes | 395 s. |
| 10. Hans Fr. Nielsen med Diogenes | 368 s. |
| 17. Frede Juhl med Ølhunden | 219 s. |

Klasse S-int. havde 16 deltagere:

- | | |
|--------------------------------|--------|
| 1. Rune Tedenryd med Aurikel | 390 s. |
| 2. Hans Fr. Nielsen med Sherif | 347 s. |
| 3. Rolf Astervik med Nebula | 317 s. |
| 5. Eli Nielsen med Aurikel | 304 s. |
| 7. Fritz Neumann med FN-23 | 279 s. |
| 14. Erik Knudsen med AH-24 | 168 s. |
| 16. Frede Juhl med Krølle | 108 s. |

Klasse A-2 med 8 deltagere.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Sven Landervik med Skymaster | 381 s. |
| 2. Tycho Andersson med Skymaster | 338 s. |
| 3. Arne Hansen med AH-33 | 318 s. |

De fremhævede navne er danske deltagere.

Landskampen:

Danmark 2183 s. Sverige 2544 s..

Det svenske hold:

Sven Landervik, Sven Rågwall, Rune Tedenryd, Lars Larsson, Kurt Sandberg, Tycho Andersson (2) og Sven Olov Borg.

Det danske hold:

Fritz Neumann, Hans Fr. Nielsen (2), Frede Juhl (2), Frank Dahlin (2) og Arne Hansen.

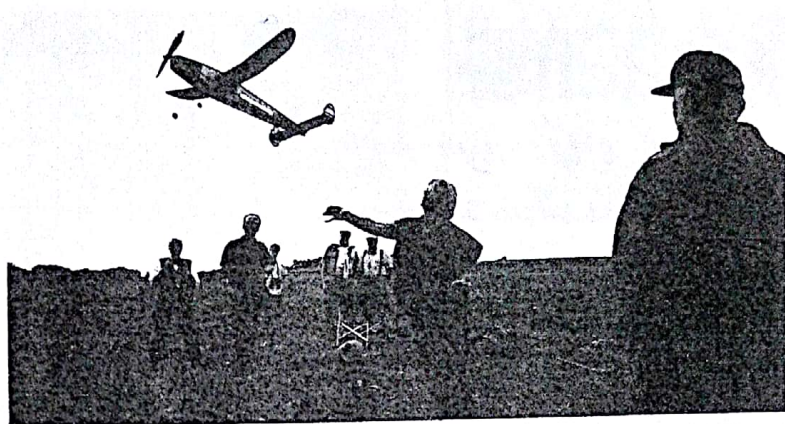
KONTINGENT til DMV år 2001.

Bagest i bladet findes en medlemsliste, som indeholder navnene på dem, der har betalt for år 2000. Mener du, at du har betalt, men ikke er med - så kontakt Fritz Neumann.

Med bladet er et girokort til indbetaling af kontingent for år 2001 - senest 1. september.

Udenlandske medlemmer skal helst sende penge i et brev til Fritz - eller betale til Erik Knudsen til Oldtimer SM på Rinkaby.

Set ved Oldtimer SM på Rinkaby år 2000



Øverst til venstre Lars Ljungberg , fortjent vinder af det 7 mand store fly-off i wakefield med sin Ljungberg-50.

Til højre nr.6 i fly-offet Ginger Sjöberg med sin Isacson Rimfaxe 1939.



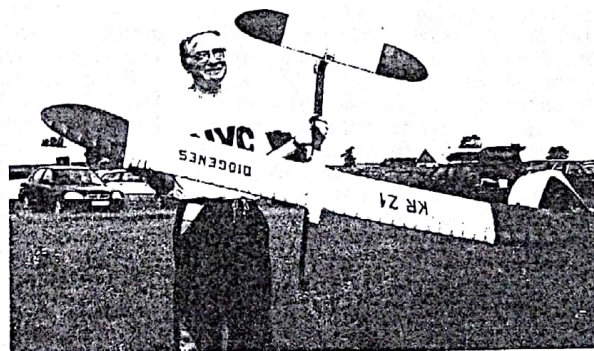
Herover Arne Hansen med sin AH-33 - nr. 3 i A-2.

Ovenover til højre Mr. Oldtimer - David Baker fra England, som stolt viser 2 originale engelske wakefieldmodeller fra 40'erne frem. Han er stifter af SAM-35 og SAM 1066 i England samt redaktør af et oldtimerblad.

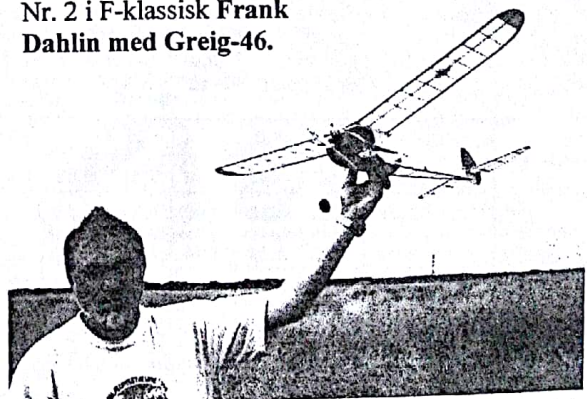
Herunder nr. 2 i G-int Lennart Hansson , der trækker sin Blomgren-52 (VM-vinder 1952) op. Kraksekspernten Anders Håkansson holder for ham - det var Lennarts første kraksmodel.



Hans Fr. Nielsen med Kr-21 Diogenes



Nr. 2 i F-klassisk Frank Dahlin med Greig-46.



3 Modeller

efter nye Principper

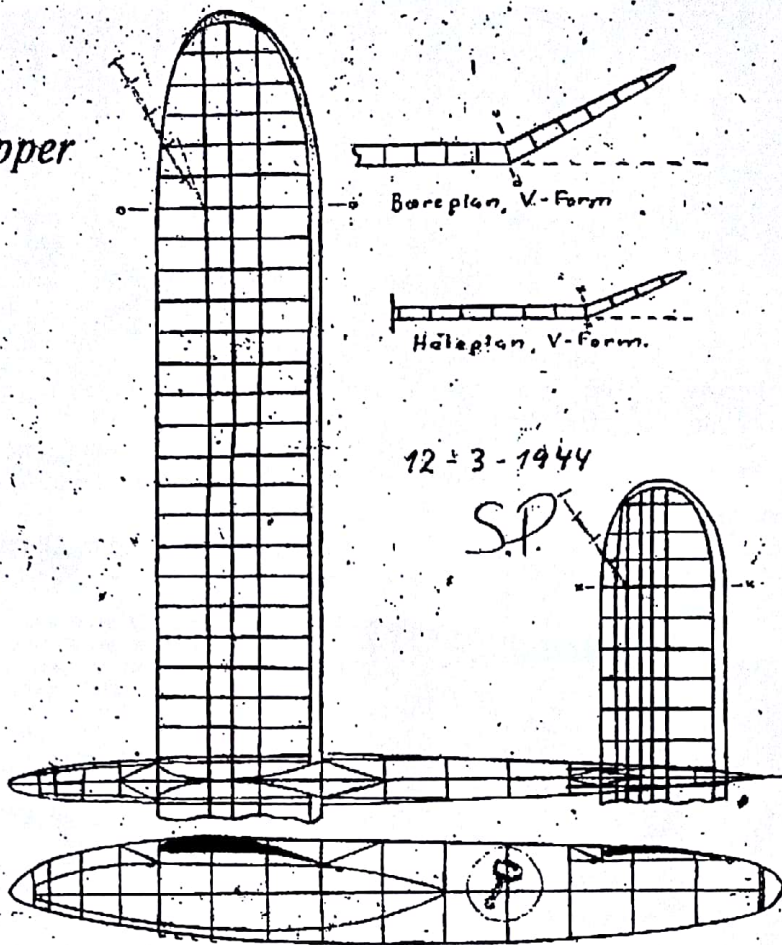
Af Jørgen S. Petersen

EFTER de fine Resultater Jørgen S. Petersen opnaede ved Sjællandsstævnet den 27. Februar, har vi henvendt os til ham for at faa lidt at vide om hans Modeller. Han fortæller:

Som en Slags Fællesnævner for de tre Modeller staar de nye aerodynamiske Ideer. Desuden kendetegnes de af store Haleplaner: omkring 30 pCt. Men i det rent Ydre er der en Del Forskel.

For at begynde med Begyndelsen tager jeg Klasse 7'eren »Grimponimus«. Kroppen er »finsk« med stor »Hængese« og tynd Bagkrop. Modellens Spændvidde er 100 cm og Sideforholdet 1:8. Planet har flerdelt V-Form. Planprofilen er SALONIUS med Indstillingsvinkel 2° (Vinklen mellem Profilkorde og Basislinie). Haleplanet har 3° V-Form. Profilet er NACA 009, symmetrisk, Indstillingsvinkel 0°. Modellen er yderst stabil, og som Følge heraf er den ikke helt i Kontakt med de finske Ideer. Den har en fin Synkefastighed, men samtidig har den den store Fejl, at den flyver alt for hurtigt. Dette skyldes sandsynligvis, at Modellen er tvangslagt til at »køre« med 15 g Planbelastning, selv om den nægelig kunde bygges paa 10 g/dm². Desuden er jeg kommet til den Overbevisning, at Saloniustrakprofilen ikke er særligt »høgværdigt«. Det er blevet lidt for stærkt opklameret. For min Part foretrækker jeg Profiler, der er tyndere.

Den næste Model: »Straight flush« er i Klasse 8. Den er lidt mere af et Eksperiment. Der har jeg baade i Plan og Haleplan brugt meget tynde og hvælvede Profiler. Procentværdierne staar i Profiltabellerne. (Plan: SP-4P, Haleplan: SP-H3.) Kroppen er en ordinær Strømlinjekrop. Haleplanet, der er aftageligt, er paa noget over 30 %. Bagkanten er, som Følge af det tynde Profil lavet af en 10 mm bred Strimmel 1 mm Krydsfiner. Haleplanets V-Form er paa 4°. Indstillingsvinklen er paa ½°. Planet har delt V-Form. Som Følge af Haleplanets V-Form har den kunnet gøres meget lille. Indstillingsvinklen er 5°. Bagkanten lavet af 16x1½ mm Krydsfiner. Det viser sig, at en saa tynd og bred Krydsfinerbagkant er meget stærkere end en tilsvarende, lavet af Fyrretræsliste. Denne Model har en fin Synkefastighed. Under Trimmningen, der foregik i stille Støvrejn, fløj den gennemsnitlig 1 Min. 20 Sek. paa 30 m



SP-63. Ølhunden.

Snor. Dens Flyvehastighed er omtrent som sædvanlig for en Model paa dens Størrelse.

Klasse 9'eren, SP-63, har et mere originalt Udseende. Den er en Videreudvikling af en Klasse 8 Model, jeg havde med i Sommerlejren 1942. Det mest karakteristiske for Modellen er, at den mangler Halefinnen. Det ligger der to Ting til Grund for: nemlig 1. Modellen faar meget let ved at kurve; 2. Den bliver lettere at transportere. Haleplanet har samme Profil, som det i »Straight flush«, men Indstillingsvinklen er her + 2°. Haleplanet har Ører, og Arealet er 31,2 % af Planarealet. Som Planprofil vilde jeg egentlig prøve Gø 450, men da jeg syntes, det var for lidt hvælvet og for tykt, konstruerede jeg det om. (Profiltabel: Gø 450 modif. B.) Indstillingsvinklen blev 7,5°. Planet har et meget langt, lige Midterstykke og Ører. Modellen flyver baade langsomt og fladt. Det generer den dog ikke at flyve i Blæst, da den er stabil

nok. (Skitsen er i Maalestok 1:10, saa hvad der af Interesse, kan maales direkte paa den).

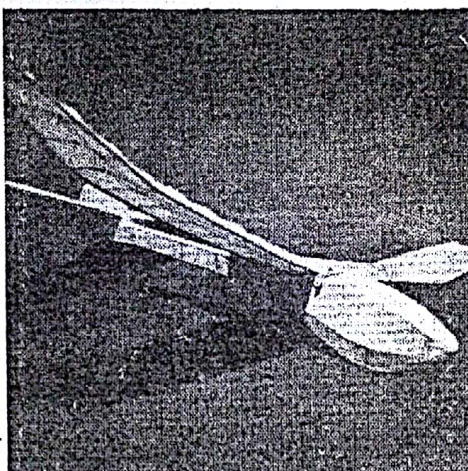
SP-63 blev færdig Lørdagen før Sjællandsstævnet og blev straks taget med ud til Trimming. Den vejede da kun 460 g; Planbelastning 11½ g/dm². Ved een af Trimstarterne fik den 45 m Snor og glk omgaende i Termik, da Vejret var ideelt. Den »vandede« efter 5 Min. 15 Sek. Forløb. Da jeg kom hjem, maatte jeg give den en Blybalast paa 150 g, for at den kunde faa 15 g/dm². Paa den anden Start under Stævnet fik den ca. 100-120 m Højde og gik i Termik, paa Trods af at Himlen var overskyet, og der ikke lugtede af Termik nogetsteds.

Efter min Mening er dette et godt Argument mod den af F.A.I. fastsatte Planbelastning paa 15 g/dm². F.A.I.-Modellernes Planbelastning var oprindeligt 10 g/dm², men blev senere forhøjet til 15 med den Motivering, at de tunge Modeller havde sværere ved at gaa i Termik. Derfor

		0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
SP-4P	y°	1,98	3,92	4,97	6,46	7,62	8,60	10,18	11,16	12,08	12,04	11,26	9,80	7,86	5,52	2,90	1,46	0,00
	y _a	1,98	0,72	0,36	0,00	0,12	0,41	1,42	2,72	5,06	6,55	6,90	6,54	5,52	3,94	2,00	1,02	0,00
SP-H3	y°	1,00	2,58	3,42	4,64	5,60	6,42	7,78	8,96	10,24	10,38	9,82	8,56	7,08	5,22	2,98	1,58	0,00
	y _a	1,00	0,16	0,00	0,36	0,86	1,38	2,81	4,16	6,02	6,80	6,68	5,76	4,78	3,30	1,80	0,90	0,00
Gø 450 SP-modif. B	y°	1,43	3,33	4,29	5,89	7,02	8,10	9,68	10,71	11,90	12,02	11,43	10,12	8,33	5,95	3,16	1,67	0,00
	y _a	1,43	0,61	0,83	1,26	1,64	1,96	2,63	3,05	3,71	3,97	3,91	3,60	2,95	2,00	1,02	0,53	0,00

vilde Konkurrencerne blive meget mere retfærdige. Men det har ikke holdt Stik. Efterhaanden som Modellerne udvikles, bliver Antallet af, Termikflyvninger ved Stævnerne stadig større. Jeg synes derfor ikke, der er nogen som helst Grund til at bibeholde de 15 g/dm³.

Jeg vil slutte med en Tanke til Overvejelse for Arrangørerne af de kommende Unionsstævner. Kan der ikke blive sat et Par Vagthold 1 à 2 km i Lø af Flyvepladsen til at faa fat i Modellerne. Dette vilde hjælpe meget paa Konkurrencens Gennemførelse. De allerfleste af Delta-gjerne vil da ogsaa kunne naa at gennemføre alle tre Starter, hvilket vilde gøre Konkurrencen i de enkelte Klasser større.



SP-47 Grimponimus.

TERMIKMODELLER — Af Jørgen S. Petersen.

DA de nye aerodynamiske Ideer kom frem i Foraaret 43, havde de en ligefrem Omvæltning i vores Opfattelse af de aerodynamiske Spørgsmaal inden for Modelflyvningen til Følge. Særlig i Sverrig og Finland er de jo slaaet voldsomt igennem. Men da det hele er temmelig nyt, forstaar man, at der endnu ikke hersker fuld Enighed om, hvorledes man bedst konstruerer Modellerne i Overensstemmelse med de nye Teorier. Særlig er Lateralcentrets Beliggenhed en Kilde til stor Uenighed.

Her vil jeg forsøge at give Hovedlinjerne hvad Konstruktion af Termikmodeller angaar. De opdeles jo som bekendt i Pendulkurverne og Landstrygerne.

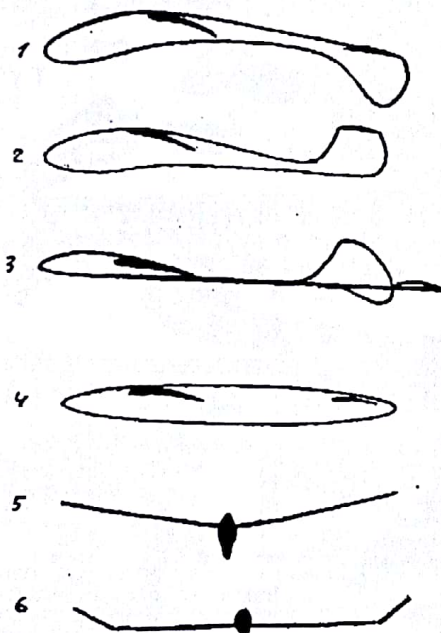
En Pendulkurver er en Model, hvis Plan har en stor Indstillingsvinkel. Den er trimmet bagtung, saa at den, hvis den skulde flyve lige ud, uundgaeligt vilde komme i Stall. Men ved Hjælp af Rorindstilling eller paa anden Maade kan man faa den til at kurve, saa den undgaar at stalle. De Kurver, Modellen flyver i, er flade og noget slingrende.

Naar man vil konstruere en Pendulkurver, kan man gaa flere Veje. Ens for dem alle er som sagt, at Planet skal have stor Indstillingsvinkel; men det kræver, at Modellen omgaaende giver sig til at kurve, naar den faar Stalnykker.

Den enkleste Maade at faa en Model til at kurve paa er, at forsyne den med en Kurveklap, der har Forbindelse med Højstartskrogen (c). Det er mest effektivt at anbringe den i Planet (Klappen altsaa).

Maade Nr. 2 er at anbringe en Turbulenstraad paa den ene Planhalvdel. Den skal anbringes 5 à 10 pCt. af Plankorden foran Forkanten. Turbulenstraaden har til Følge, at det kritiske Reynoldstal for den Planhalvdel synker. Naar Modellen flyver i normal Glidvinkel med normal Hastighed, vil Strømningen om begge Planhalvdele være turbulent. Men naar Hastigheden bliver mindre, eller Modellen strækker op til Stall, synker Modelens Reynoldstal ned under det kritiske Reynoldstal for den Planhalvdel uden Turbulenstraad, men ikke ned under det kritiske Reynoldstal for den anden Planhalvdel. Naar Modelens Reynoldstal kommer ned under det kritiske Reynoldstal, vil Strømningen om denne Planhalvdel slaa om fra turbulent til laminar. Her-

ved vokser Modstanden og Optriften mindre. Dette faar uvægerlig en Kurve til Følge, da den anden Planhalvdel endnu hæver fuldt.



1. og 2. Krop til Pendulkurverne.
3. Krop til Landstryger af lang Type.
4. Krop til Landstryger af kort Type.
5. Pendulkurver set forfra.
6. Landstryger set forfra.

Den tredje Maade er at konstruere et usymmetrisk Plan. Nogle vil maaske indvende, at det kommer til at se forfærdeligt ud. Det er nu ikke saa iøjnefaldende, da Forskellen mellem de to Planhalvdele kun maa være 6—7 pCt. Desuden kan jeg trøste dem med, at Maade Nr. 2 ser værre ud. Den største Planhalvdel skal her have mindre Indstillingsvinkel end den anden, da de to Planhalvdele jo skal bære lige meget under Starten og ved normal Flyvning. Ligesom ved Maade Nr. 2 fremkommer Kurveegenskaberne ved Forskellen i det kritiske Reynoldstal for de to Planhalvdele. Naar man øger Indfaldsvinklen for et Plan, vil dets kritiske Reynoldstal

Hobbyboken 1944

er udkommet

★

Indeholder Tegninger til Svævemodeller, Skalamodeller, Sejlskilbe, Motorskibe o. s. v. samt mange interessante Artikler og Tips for Modelbyggere

Pris Kr. 5.40

Faas fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.

blive højere. Her er det altsaa den mindste Planhalvdel, der kommer til at flyve underkritisk (laminar), og det er den, der vil ligge inderst i Kurven.

For at Modellen ikke skal skære sig ned i Kurven, bliver man nødt til at gøre Indstillingsvinklen ude i Planspidserne en 3—5 Grader mindre end længere inde. Desuden skal V-Formen være ret stor, omkring ved 8°. Modellen skal helst være højvinget, da Tyngdepunktet skal ligge langt nede i Forhold til Optriftscenteret. Desuden skal Lateralcenteret ligge saadan cirka omkring ved 1 Gang den gennemsnitlige Plandybde bag ved Tyngdepunktet.

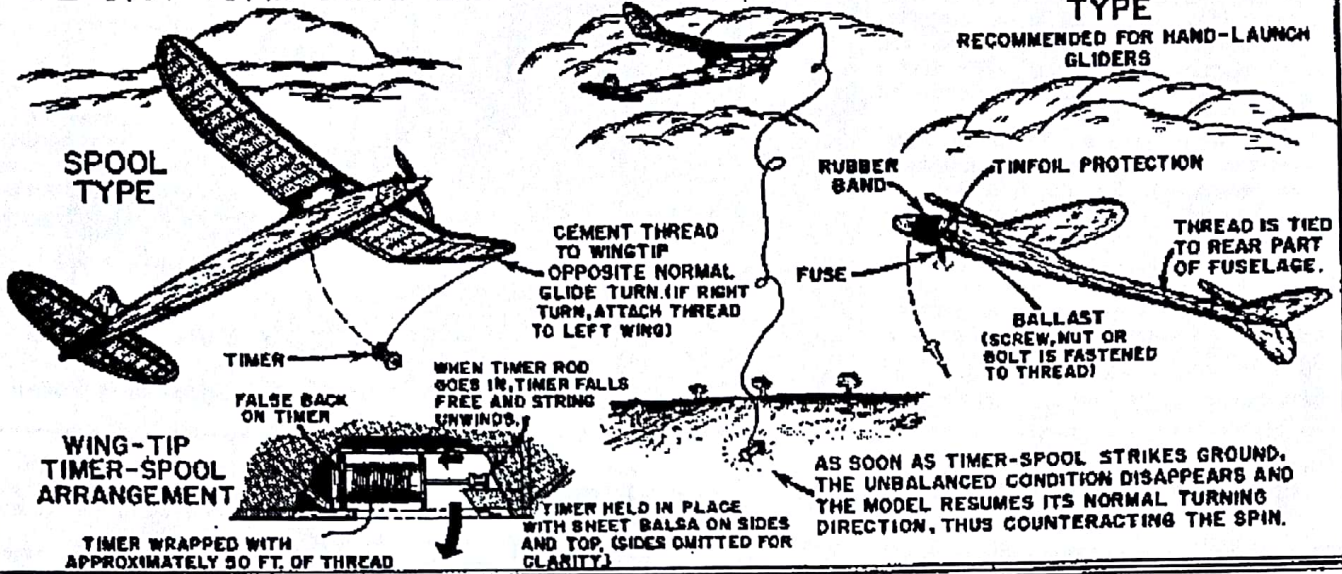
Den anden Modelgruppe kaldes Landstrygere, da de kan kurve til hvilken Side hver anden Gang, ganske uafhængig af Vindretningen; altsaa en rigtig Termik-søger.

En Landstryger er en langvinget Model med kort Krop, saaledes at den mindste Forskel i Strømningen om Vingespiderne faar en Kurve til Følge. Den korte Krop har kun en lille Køl-virkning, saaledes, at den ikke magter at holde Modellen i ret Kurs. Den korte Krop har den Fejl, at Haleplanets Arm bliver lille, og som Følge heraf kan det ofte ske, at Modellen bliver længdeustabil. Det kan man undgaa ved at konstruere Modellen med Hvepsefinale og med Haleplanet anbragt bag ved Finnen. Naar Tyngdepunktet ligger lige ved Optriftscenteret, bliver Modellen tilstrækkelig instabil, saa at den begynder at kurve selv ved de mindste Opvinde. En Landstryger maa ikke have Pilform, og V-Formen maa kun være lille. Derfor er det lille stærkt løftede Øre det eneste saliggørende, naar det drejer sig om Landstrygere. Finnen skal helst være lav, da dens Virkningskraft bliver mindre saaledes. Ligeledes maa Finnens Profil gerne være godt tyk (ikke noget med de »tossede nymodens« Ideer, hvad Finneprofiler angaar).

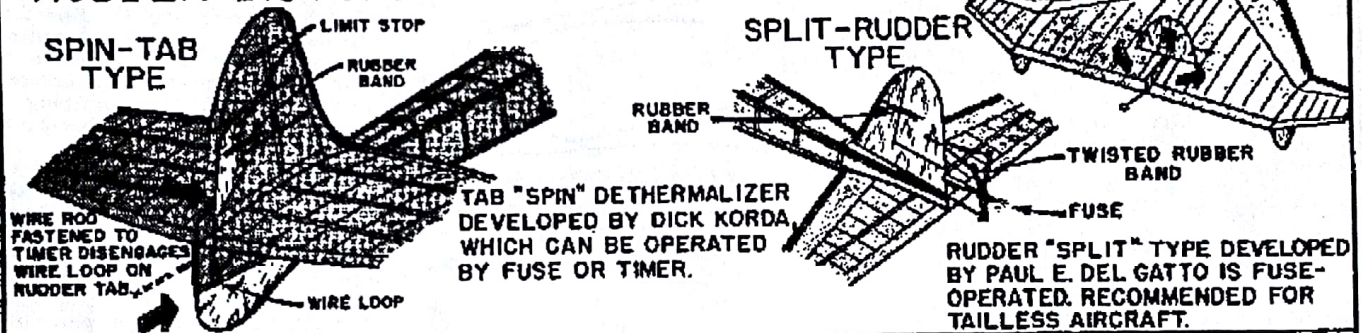
Den helt idelle Termikmodel er naturligvis en Bastard mellem en Pendulkurver og en Landstryger. Det kan lade sig gøre, men desværre er det vanskeligt, da Tyngdepunktet ved de førstnævnte skal ligge langt nede, mens det ved de sidstnævnte skal ligge højt oppe. Noget ganske tredje er, at man ikke skal gøre for meget ud af Termikmodellerne eller gøre dem for kostbare. Det er bedre, at bygge en Reservemodell end at gøre for meget ud af Hovedmodellen, naar man skal til et Stævne.

22. ALL ABOUT DETHERMALISERS

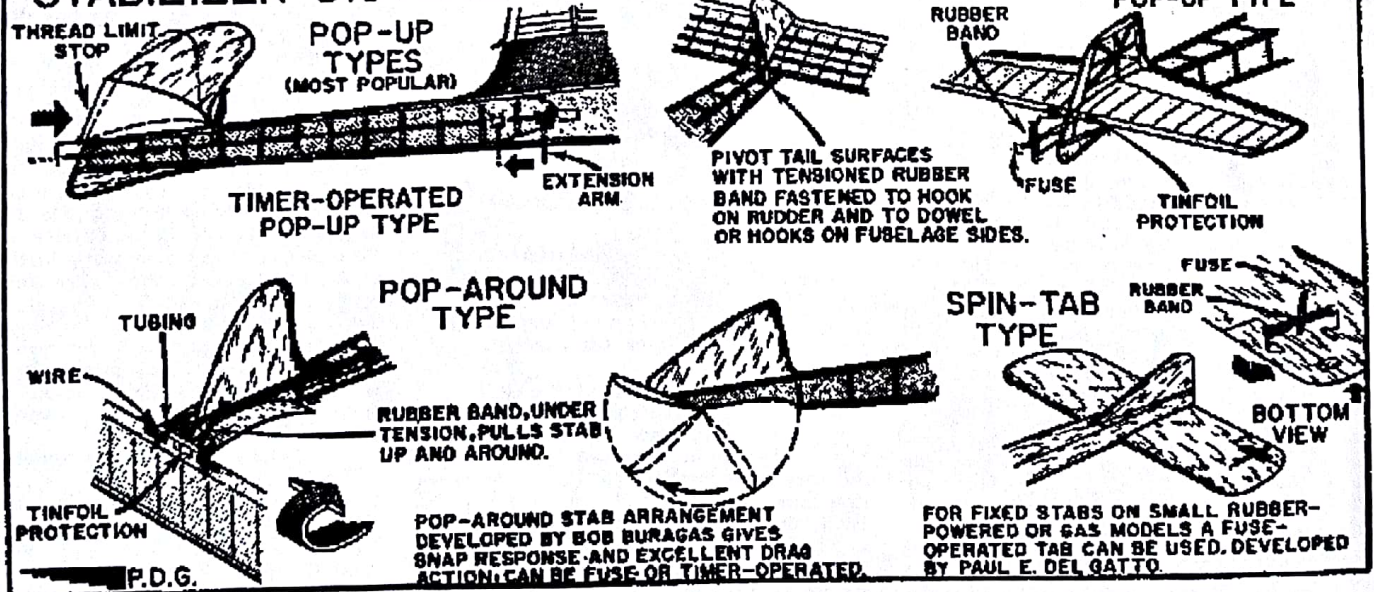
WEIGHT-SHIFTING DETHERMALIZERS:



RUDDER-DISTURBANCE DETHERMALIZERS:

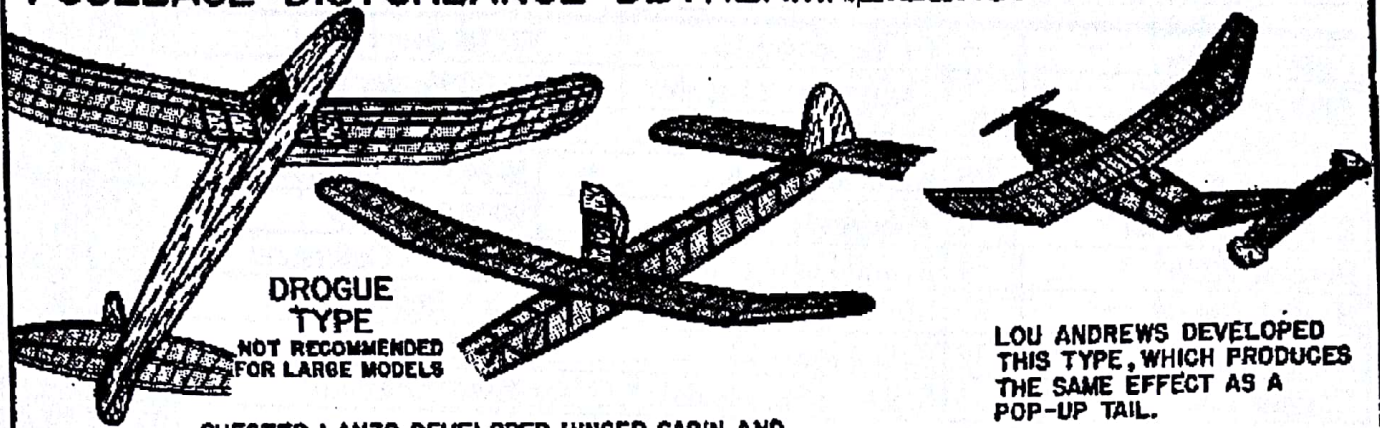


STABILIZER-DISTURBANCE DETHERMALIZERS:



I en Aeromodeller Pocket Data Book 1959 har jeg fundet noget om termikbremsere. Jeg tænkte, at det var af interesse, da det er sket, at nogen flyver uden termikbremse. Det bærer lønnen i sig selv ...

FUSELAGE-DISTURBANCE DETHERMALIZERS:



CHESTER LANZO DEVELOPED HINGED CABIN AND FUSELAGE DOOR DETHERMALIZERS, BOTH OF WHICH ARE TIMER-OPERATED.

LOU ANDREWS DEVELOPED THIS TYPE, WHICH PRODUCES THE SAME EFFECT AS A POP-UP TAIL.

SPLIT-FUSELAGE TYPE

WING-DISTURBANCE DETHERMALIZERS:

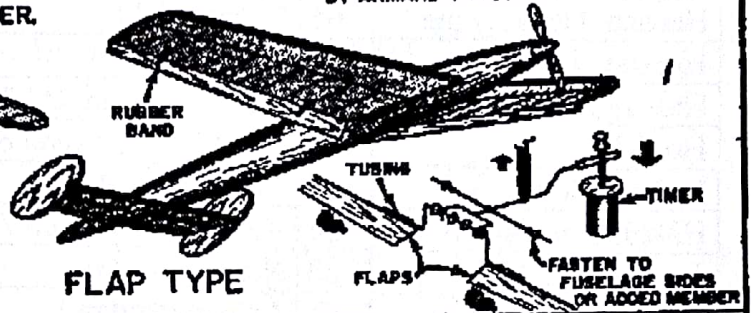


TIMER-OPERATED WING POP-UP ARRANGEMENT DEVELOPED BY ED SCHLOSSER.

BEST FOR SMALL GAS, RUBBER-POWERED MODELS, OR TOWLINE GLIDERS.

POP-UP TYPE

REALISTIC TIMER-OPERATED, FULL-SPAN WING FLAPS WHICH DROP AT LEAST 60° ARE VERY EFFECTIVE. COPIED FROM FULL-SCALE GLIDERS AND DEVELOPED BY ARMAND VASQUEZ.



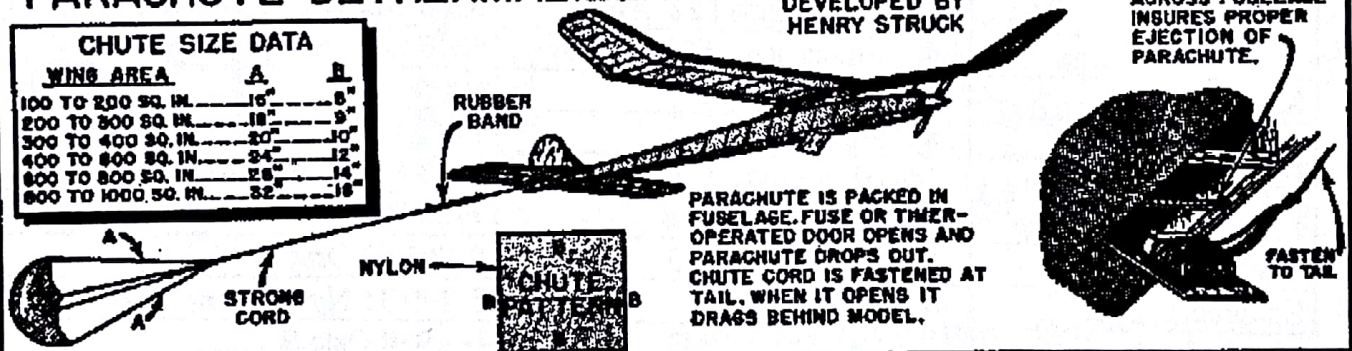
FLAP TYPE

PARACHUTE DETHERMALIZER:

CHUTE SIZE DATA		
WING AREA	A	B
100 TO 200 SQ. IN.	16"	8"
200 TO 300 SQ. IN.	18"	9"
300 TO 400 SQ. IN.	20"	10"
400 TO 600 SQ. IN.	24"	12"
600 TO 800 SQ. IN.	28"	14"
800 TO 1000 SQ. IN.	32"	16"

DEVELOPED BY HENRY STRUCK

RUBBER BAND ACROSS FUSELAGE INSURES PROPER EJECTION OF PARACHUTE.

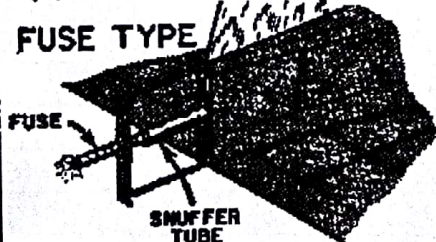


PARACHUTE IS PACKED IN FUSELAGE. FUSE OR TIMER-OPERATED DOOR OPENS AND PARACHUTE DROPS OUT. CHUTE CORD IS FASTENED AT TAIL. WHEN IT OPENS IT DRAGS BEHIND MODEL.

FASTEN TO TAIL

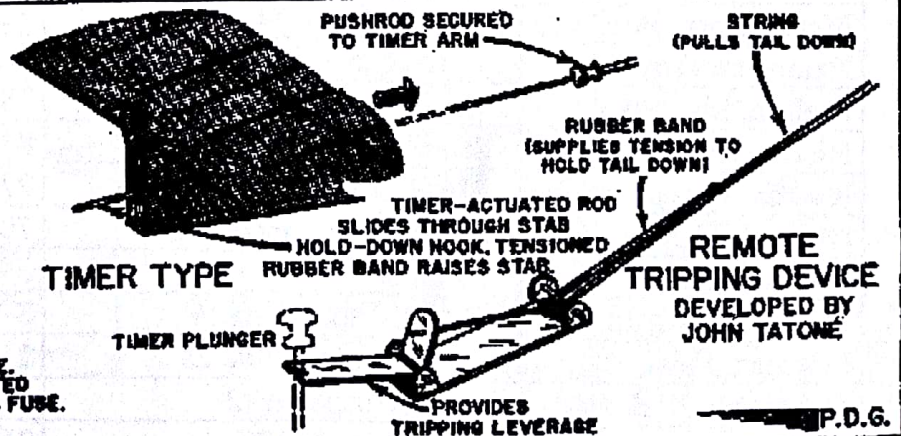
TRIPPING DEVICES:

FUSE TYPE



A BURNING FUSE IS THE MOST COMMON TRIPPING DEVICE. HAZARD IS MINIMIZED BY HAVING FUSE REST IN SHUFFER TUBE. A CYLINDER OF DRY ICE CAN BE INSERTED IN SHUFFER TUBE INSTEAD OF BURNING FUSE.

TIMER TYPE



TIMER PLUNGER

PROVIDES TRIPPING LEVERAGE

P.D.G.

Har du løst et vanskeligt problem med en termikbremse til en oldtimermodel? Lad os høre om det!

Medlemmer af DMV år 2000

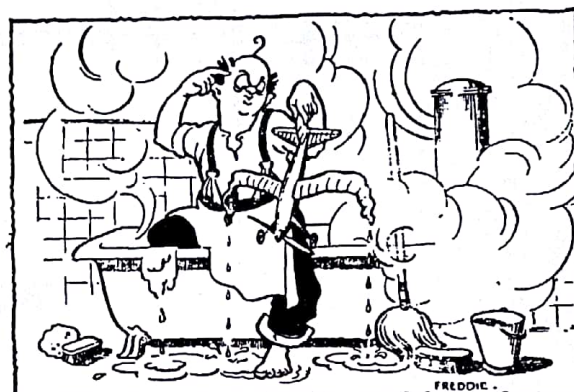
Agner, Steen	1	Gl. Havnevej 10	2670 Greve	42 90 51 03
Andersen, Erik	79	Moltkesvej 24 st th	2000 Frederiksberg	
Andersen, Kristian H.	94	Ruholmvej 4 Vitten	8382 Hinnerup	
Andersson, Tycho	76	Karlfeldtsvæg 6	S-245 32 Staffanstorp	046-253166
Bang, Sven Wiel Æ	0	Tuborgvej 17 S-5	2900 Hellerup	39 62 99 83
Berglin, Arne	54	Krondikesvägen 46 A	S-831 47 Östersund	063-513906
Busted, Benny	82	Stenrosevej 35	8330 Beder	86 95 66 72
Buø, Finn Olav	38	Krillåsveien 42	N-1392 Vettre	66 78 02 49
Christiansen, Ole	75	Slåenvej 98, Mejdal	7500 Holstebro	97 40 35 20
Dahlin, Frank	5	Gjerager 7	6880 Tarm	97 37 24 42
Eiroff, Carl-Johan	48	Hamiltons Væg 29	S-302 41 Halmstad	
Gahm, Örjan	85	Andebodavägen 367	S-175 43 Järfälla	0758-14142
Hansen, Arne	6	Amagerbrogade 295,3tv	2300 København S	32 51 13 22
Hansen, Børge	7	Toftevangen 61	4130 Viby	46 19 33 51
Hansen, Niels Lyhne	65	Gormsvej 14	7080 Børkop	75 86 62 19
Hansen, Tage	8	Lunavej 11	5800 Nyborg	65 31 18 88
Hassing, Niels	9	Toftegårdsvænget 316	3480 Fredensborg	48 48 15 35
Hoff, Per	66	J.R. Wilhelmsensvei 60	N-1370 Asker	
Holten, Erik	10	Geelsvej 21 B	2840 Holte	45 42 01 05
Håkansson, Anders	56	Goodtemplarvägen 7	S-238 41 Oxie	040 549721
Jensen, Knud	88	Nørreager 36	6280 Højer	
Johansson, Thomas	91	Ankaregränden 1	S-22 651 Lund	
Josefsson, Thure	43	Kyrkog 9	S-570 31 Ingatorp	
Juhl, Frede	90	Gl. Færgevej 22, Alnor	6300 Gråsten	74 65 14 57
Jørgensen, Bjarne	44	Emmavænget 20, Næsby	5270 Odense	
Knudsen, Erik	42	Amagervej 66	6900 Skjern	97 35 17 67
Knudsen, Poul	83	Parkvej 24	4130 Viby Sj.	
Kuniss, Paul	14	Gl. Strandvej 408 C	3060 Espergærde	49 13 44 02
Lauridsen, Jens Arne	37	Stubdrupvej 228	7100 Vejle	75 86 30 59
Lindén, Sven-Olav	59	Hovstavägen 15	S-703 63 Örebro	
Ljungberg, Lars	64	Linneastigen 6	S-149 31 Nynäshamn	08-52018660
Masch, Kjell	70	Hagaveien 10 C	N-0980 Oslo 9	
Mørkenborg, Poul	74	Østparken 38	5220 Odense SØ	
Neumann, Fritz	17	Kjærsvej 73	4220 Korsør	58 37 23 76
Nielsen, Eli	19	Danmarksvej 53 A	2800 Lyngby	45 87 69 15
Nielsen, Hans Fr.	20	Klemivej 4	8355 Ny Solbjerg	
Nielsen, Harry	21	Axel Juels Alle 56	2750 Ballerup	
Olsen, Jørgen	87	Kolding Landevej 37	7000 Fredericia	75 94 03 70
Persson, Ingvar	84	Råset 631	S- 242 95 Hörby	0415-941 47
Persson, Steen	46	Pålslyckegatan 26	S-302 30 Halmstad	
Petersen, Luis	26	Østergårds Allé 28	2500 Valby	36 30 05 51
Pettersson, Karl-Axel	62	Diskusgatan 72	S-722 40 Västerås	021-332578
Poulsen, Ivar	92	Agermosen 27	2650 Hvidovre	36 75 13 35
Rabenhøj, Hans	27	Skolesvinget 3, Kragelund	8723 Løsning	75 89 34 04

Randsted, Grim	61	Vebekkveien 6 A	N-1346 Gjeltum	6754 3487
Rasmussen, Poul	32	Nyvangsvej 25, 2.th	4400 Kalundborg	59 51 62 11
Rågwall, Sven	51	Uranusgränd 7	S-302 35 Halmstad	035-120899
Sandberg, Kurt	45	Vallgatan 23 A	S-302 42 Halmstad	035-122846
Skoven, Kurt	34	Ryhaven 67	8210 Århus V	86 25 82 42
Strömdal, Kurt	93	Stångby 553	S-225 91 Lund	
Sundvall, Leif	39	Odernvägen 1 B	S-181 32 Lidingö	
Sørensen, Niels W.	29	Danavej 33	4700 Næstved	
Tedenryd, Rune	68	Ringbergagatan 91	S-212 30 Malmö	040-493216
Vang, Oscar	30	Fyrreholmen 9	2630 Tåstrup	43 99 59 93
Wannberg, Helge	57	Berg 1476	S-870 33 Docksta	0613-40133
Weishaupt, Per Æ	0	Åbrinken 60	2830 Virum	
Widell, Karl Erik	31	Granbakken 9	9210 Ålborg SØ	98 14 54 92
Wivardsson, Gunnar	73	Smeagatan 4	S-434 36 Kungsbacka	

Medlemslisten indeholder navnene på de medlemmer, som havde betalt den 22/ 4 2001.
Det er kasseren Fritz Neumann, som fører listen - er der ændringer, skal du kontakte ham.



„Som du ser, er der mange Fordele ved Motormodeller“.



— Jeg synes bestemt, han sagde, at den skulde fugtes inden Døpingen.



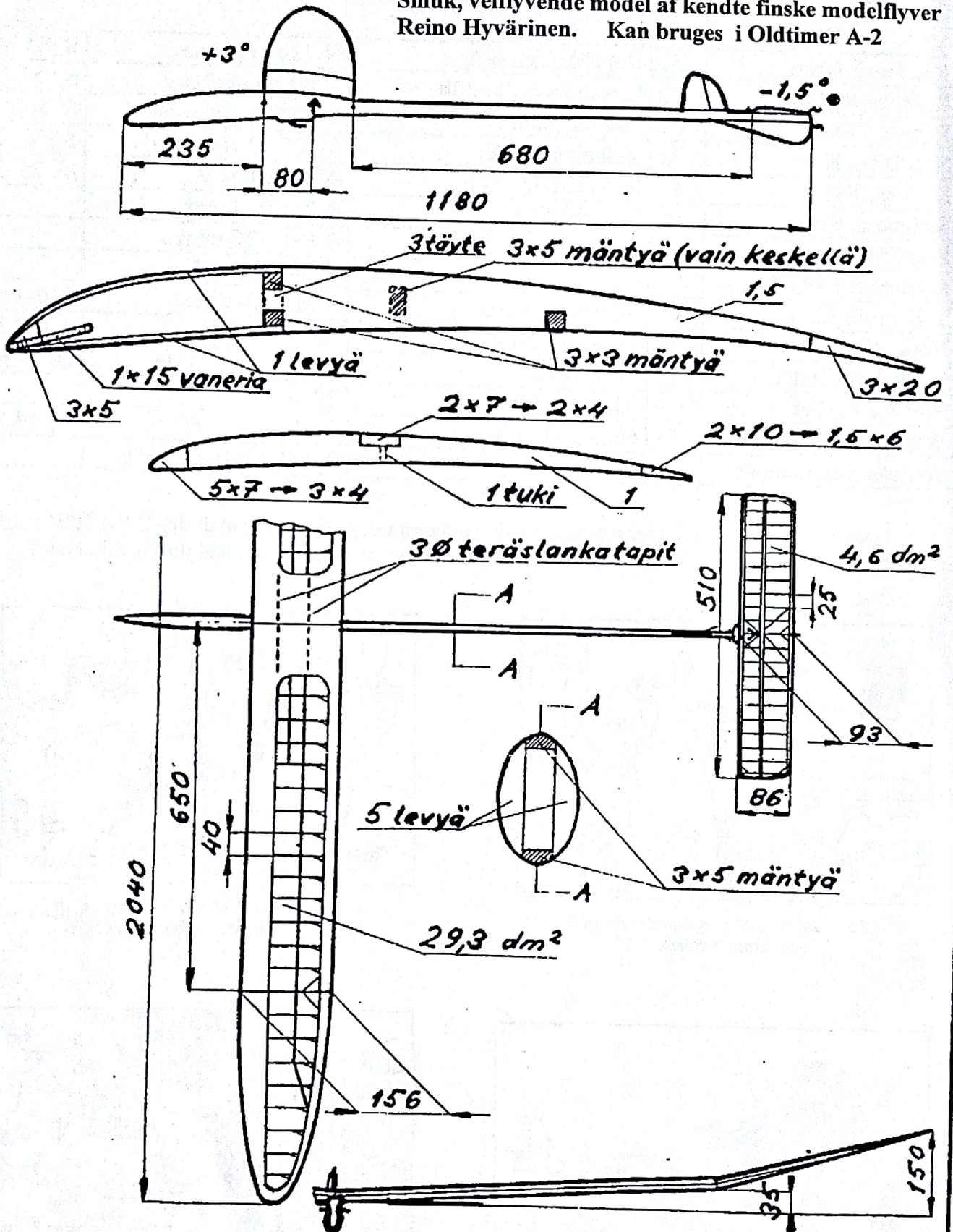
Havde jeg bare lavet den „Spinner“ mindre spids!



En ny Slags Konfetti blev prøvet ved Freddie's Bryllup

Greig udgav disse 4 postkort med eneret for Dansk Modelflyve Industri !

Smuk, velflyvende model af kendte finske modelflyver
Reino Hyvärinen. Kan bruges i Oldtimer A-2



Mitat millimetreissä

Suhde 1:10

"Sans égal-6" A-2

Reino Hyvärinen

1958 PM- ja SM-kilpailujen voittaja

R.H.-58