



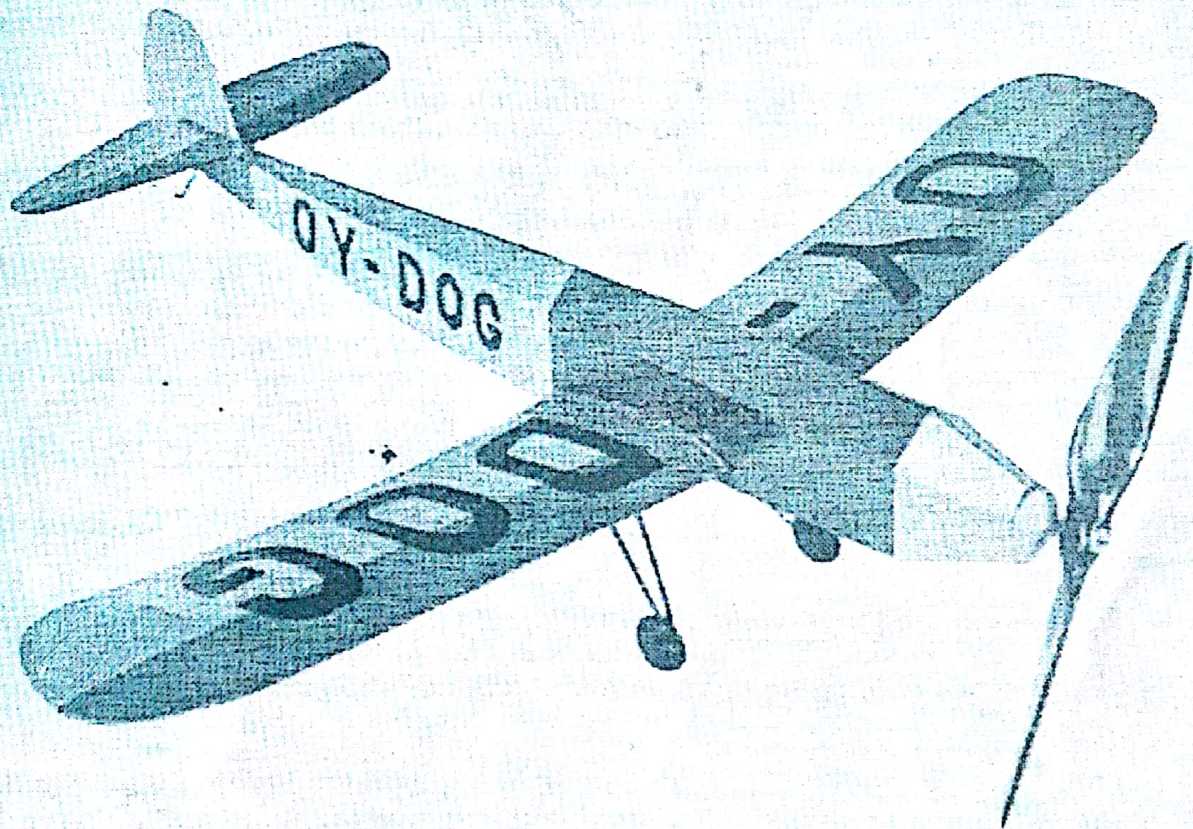
10 års jubilæumsnummer!
OLDTIMER
MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 2002

SAM - 1935

11. Årgang



KNUD FLENSTED JENSEN

MODELFLYVNING

Knud Flensted Jensens bog "Modelflyvning" fra 1934 gav for første gang på dansk vejledning om konstruktion, bygning og trimning af flyvemodeller. Den blev et godt grundlag for mange danske drenge debut med modelflyvning.

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

Æresmedlemmer : 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.

Hjemmeside : www.dmvk.dk Hans Frederik Nielsen er hjemmesidebestyrer.

Dette blad er udsendt i august 2002

Næste nummer af bladet – nr. 2 / 2002 - vil udkomme september/oktober 2002.

Udgivelsen af vort blad skulle nu være ved at komme i en fast gænge igen !

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

EK

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

1. Billeder og referat fra DM 2002
2. Billeder, referat og resultatliste fra SM 2002
3. Mindeartikler om Jørgen M. Larsen og Gustav –Vilhelm Binderkrantz.
4. Tegninger og stof vedr. modeller fra perioden 1953 -1968
6. King Peters Cup 1939.
7. Artikler af Per Weishaupt

PÅ længere sigt er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), diesel-modeller, vinder-modeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyveprøverne ...

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 !

Billeder fra Oldtimer DM 2001 savnes stadig — har du nogle gode, vil jeg gerne låne dem til næste blad.

DEAD-line for næste nummer: 1. september 2002

Flensted Jensen med SF-19 fra 1937

Dette nummer indeholder en hel del om modelflyve pioneren Knud Flensted Jensen.

Han blev født i Vordingborg 19. april 1914. Det var nær Avnø Flyveplads, hvor der dengang var marinefly samt daglig trafik på ruten sydpå. Det gav interesse for flyvning.

De første modeller byggede han i 20'erne. Det var tyske modeller, men han begyndte hurtigt at konstruere sine egne.

Foruden bøgerne, som han udgav, fik han indført modelflyvning i slødtimerne i de danske skoler. Svæveflyvning fik han også tid til.

Kan du hjælpe med oplysninger om ham ???



Til vore medlemmer

Godt jubilæumsår til alle !

Klubben har nu eksisteret i 10 år. En hel del af de opgaver, som vi satte op som mål i formålsparagraffen, er nået:

Vi har fået samlet tegninger til de fleste kendte danske modeller og en del udenlandske.

En del gamle danske originalmodeller og andre modelflyveting er bevaret.

Vi flyver konkurrence med de gamle modeltyper.

Vi har arrangeret adskillige udstillinger.

Vi har udsendt blade nogenlunde regelmæssigt.

Vi har kontakt med udenlandske oldtimerflyvere.

Vi har haft hyggelige stunder med modelflyvesnak og samvær.

Det må vel så være på tide at tænke på fremtiden for klubben, og hvad vi skal sætte os som mål for de næste ti år. Landsmødet her i marts er det rette sted at drøfte det - så mød op om muligt !

Ovenstående kunne også læses i sidste nummer.

Landsmøde 2002

Desværre var mange forhindret til at komme til landsmøde. Både sekretær og kasserer savnede vi - Fritz kom hjem fra ferie samme dag og ville prøve på at kikke ind på hjemvejen. Det lykkedes ikke, så jeg måtte forelægge regnskabet, som godkendtes. Formandens beretning godkendtes ligeledes.

Kun en 7 - 8 medlemmer mødte op hos Tage Hansen i Nyborg. Tage havde som sædvanlig sørget godt for os med mad og drikke. Tak Tage ! Desværre tydede meget på, at han ikke længere kunne bruge de sædvanlige lokaler - heller ikke til bygning af veteransvæveflyv Vi håber, at det kun var tomme trusler.

I indbydelsen havde jeg peget på nogle punkter, som vi skulle have drøftet. Vi tilstedeværende fik snakket om en del, men vi bør nok tage en del af det frem til næste landsmøde, som finder sted

søndag den 16. marts 2003

Reserver allerede nu datoen - stedet er ikke fastlagt endnu.

Fra Hans Rabenhøj har DMV fået en kasse med en hel del Jetex-motorer fra ca. 1950.

Tak Hans !

Medlemmer kan få et gratis eksemplar ved at betale porto...

Jubilæet ?

I sidste blad efterlyste jeg forslag til, hvordan jubilæet kunne markeres. På landsmødet drøftedes en fælles indkvartering - evt sponseret af DMV - på vandrehjemmet i Skjern, hvor der ville være en mulighed for en udstilling (presse ?) og en festlig aften .

Vandrehjemmet var desværre optaget til DM-weekenden, så arrangementet bliver som nævnt i indbydelsen til **Oldtimer DM 2002**, hvor vi håber at se mange.

Kontingent 2002

Indbetalingskort var indlagt i sidste blad. Betalig modtages stadig, hvis du skulle have glemt det.. april.

Svenske og norske abonnenter kan evt. sende beløbet i egen valuta i brev eller betale til Erik Knudsen ved Oldtimer SM på Rinkaby. Hvis du har fået E-mail adresse, så meddel det venligst til Fritz!

Model Flyve Nyt

fås ikke længere i boghandelen, men kan købes hos Model Flyve Nyt, Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge. Tlf.: 62 24 12 55

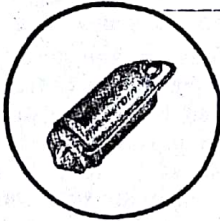
DMV's hjemmeside !

Takket være Hans F. Nielsen har vi nu fået en hjemmeside. Hans har overtalt et par studerende til at lave den som et led i deres kursus. Ganske gratis ! Vi skal naturligvis betale oprettelsen og selv vedligeholde den. Hans er vores webmaster og under uddannelse. Tak til Hans !

Adresse : www.dmvk.dk Prøv bare ...
Svensk hjemmeside : <http://fly.to/smos>

JETEX 50c

JET POWER UNIT



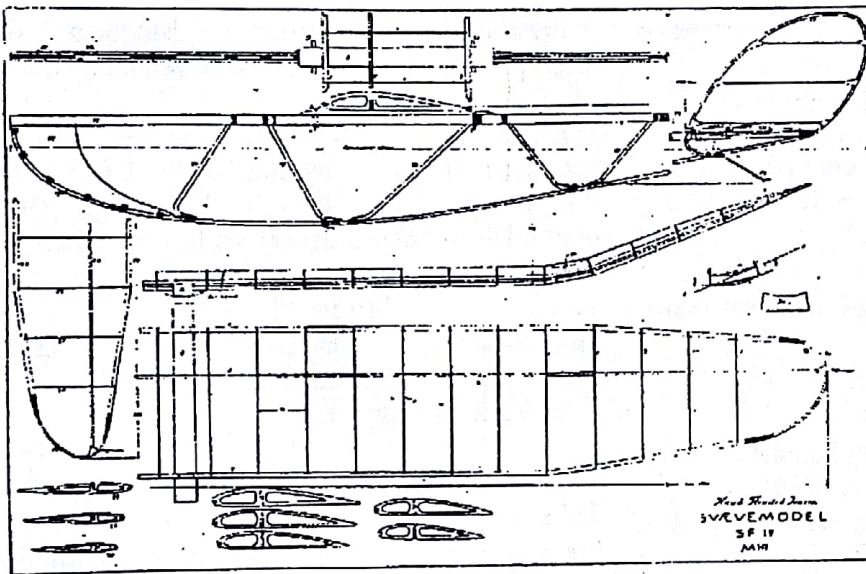
Ny Flensted-Jensen Model.

DER er vist ikke mange danske Modelbyggere, der ikke kender Navnet Knud Flensted-Jensen, dels fra den udmærkede Bog: Model-flyvning, som enhver, der ønsker at sætte sig ind i Modelflyvningens forskellige Dele bør læse og dels fra nogle særdeles velflyvende Modeller, der er smukt repræsenteret i mange af vore Klubbers Modelbestand.

Hr. Flensted-Jensen har nu konstrueret nogle nye Modeller, af hvilke vi i

den faste Snor er lang. Eks.: 75 m Snor og 25 m Gummi giver ca. 75 m Højde. Ved Anvendelsen af en dobbelt saa lang Startsnor kan man i stille Vejr skyde Modellen op til 150 m Højde, hvorfra den kan flyve betydelige Strækninger. Blæser det, kan man faa den endnu højere op. Man maa da blot være varsom med ikke at spænde Gummien for kraftigt.

Modellen egner sig ogsaa særdeles godt til Hangflyvning.



dette Nummer offentliggør Tegningen til en Svævemodel. Tegningen kan faas i naturlig Størelse til en Pris af 2 Kr. 25 Øre. I næste Nummer bringer vi Tegningen til letbygget Motor-model.

Svævemodellen er i særlig Grad tænkt som en Termikmodel, hvorfor der kræves to Ting af den, nemlig, at den har en ringe Planbelastning, og at den gaar sikkert i Højstart. Den foreliggende Model opfylder i fuldt Maal begge disse Fordringer. Modellen er noget vejrhønstabil, hvilket er en medvirkende Aarsag til dens gode Højstartegenskaber. Planbelastningen er saa lav som 15 g/dm². Resultatet er da ogsaa, at Modellen reagerer kraftigt overfor selv den svageste Opvind.

Modellen kan foruden ved Haandstart bringes i Luften ved Løbestart og ved Katapulthøjstart. I sidste Tilfælde anvendes en Startsnor, hvoraf ¼ er af Gummi, 33 mm, Resten af fast Snor. Naar Gummien strækkes til 3 Gange sin egen Længde, kan den bringe Modellen ligesaa højt op, som

Apropos Tegninger, saa hænder det jævnlige, at Redaktionen faar Anmodninger fra Læsere rundt om i Landet om at bringe udenlandske Tegninger — særlig tyske. Det kunde vi i og for sig naturligvis godt gøre, men vi ser det mere som Bladets Opgave at fremme de danske Konstruktioner, der jo ogsaa utvivlsomt, efterhaanden som Modellsporten udvikler sig herhjemme, kan komme fuldt ud paa Højde med Udlandets. Den Model, vi bringer i dette Nummer, er det saaledes allerede, og »Flyv« vil i Fremtiden som før kun benytte den sparsomme Spalteplads til at bringe danske Konstruktioner.

Modelbyggere.

Gummisnor, Japanpapir, Balsatræ og andre Modelmaterialer. Prislister sendes mod Porto.

Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72A, Kbhvn. N.

FRA MODELKLUBBERNE

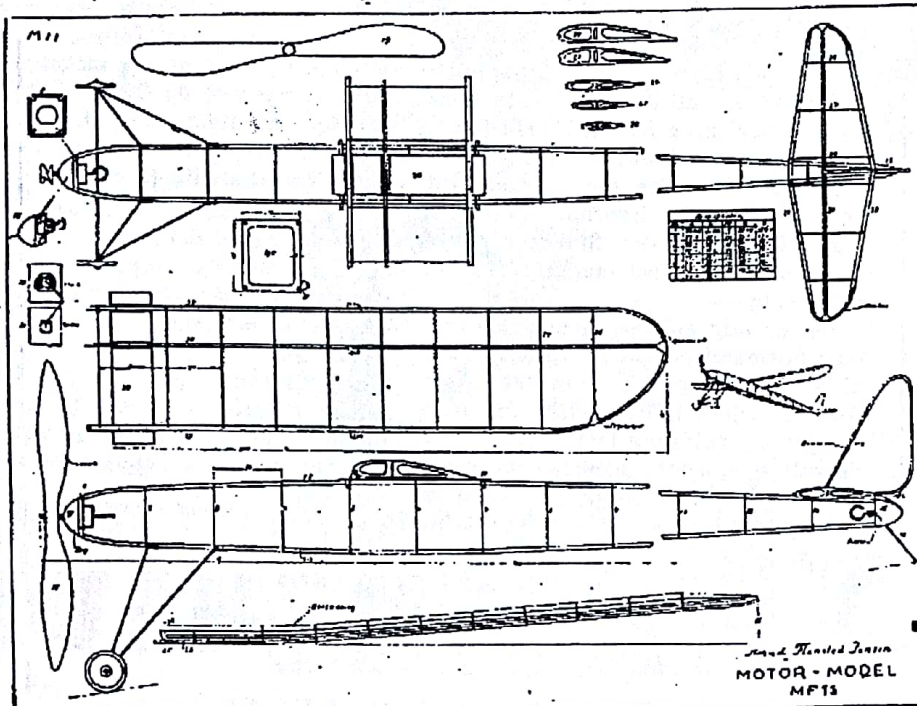
ODENSE MODELFLYVE-KLUB havde i 1½ Aar intet Værksted, men klarede sig alligevel helt godt, idet de Medlemmer, der ikke kunde bygge hjemme, fik Lov til at bygge hos en eller anden af de Medlemmer, der havde Plads dertil. Fra 1. November lejede Klubben imidlertid en tidligere Kulkælder i K.F.U.M.'s store Bygning i Odense. Der var naturligvis ikke netop rent. Men Bestyrelsen og et Par andre energiske Medlemmer fik Orden paa Sagerne. Først blev alt Kulstøvet fejtet ned — uha. Derefter blev Væggene kalkede adskillige Gange, og fire Lamper blev sat op. Derefter købte vi en Masse Træ (det var væmmeligt dyrt) og tomrede et meget langt og bredt Bord sammen og desuden nogle Bænke til Møderne. Da Væggene efterhaanden var blevet hvide, blev de pyntede med en Del Luftfartsplakater, som vi havde tilovers fra Udstillingen i Januar 1936. Lokalet er ca. 4 m bredt, 7 m langt og ikke mindre end 5 Meter højt.

Lokalet er aabent tre Hver Lage om Eftermiddagen, de tre andre om Aftenen. Efter Tur skiftes Bestyrelsesmedlemmerne og enkelte andre til at have Vagt. Paa Værkstedet findes Tegninger og Byggeplaner, Materialer og en righoldig Samling nyt Værktøj. Værkstedet har været godt besøgt, og i Dagene for Stævnet var det rent galt, saaledes at der maatte holdes aabent meget længere end til dagligt. Det har vist sig, at Modellerne bliver bedre, naar de er bygget paa Værkstedet, end naar de er bygget hjemme, idet de mere erfarne Medlemmer hjælper og vejleder de mindre erfarne.

Den 22. November 1936 havde O.M.-F. Flyvedag paa fladt Terræn, og der blev foretaget talrige Højstarter. Søndagen derpaa, den 29., skulde der afholdes et stort Stævne i det bakkede Terræn ved Tommerup. Det blæste en Del fra Morgenstunden, men man tog alligevel derned og begyndte paa Konkurrencen. En Del Medlemmer fra Skjernklubben var kommet til Stede med nogle Motormodeller, men dem blæste det for stærkt til. Lidt efter begyndte det at regne og sne, og saa maatte ogsaa Svævemodellerne holde inde. Stævnet blev aflyst, og de tre Sølvpokaler blev gemt til en anden Gang. Efter at have drukket Kaffe i Kroen tog man hjem til Odense.

O.M.-F. afholdt i Januar 1936 den første danske Udstilling, der udelukkende omfattede Modelflyvemaskiner. Allerede nu har Klubben i Sinde at gentage Eksperimentet — og det paa en bredere Basis. Udstillingen holdes aaben en Uge fra den 26. Februar til den 4. Marts og afholdes atter i Kunst-udstillingsbygningen paa Filsofengangen i Odense. Udstillingen varer altsaa dobbelt saa længe som sidst og afholdes i en dobbelt saa stor Sal. Medlemmer fra andre Modelflyveklubber er velkomne.

Flensted Jensen Motormodel.



M. F. 16 er beregnet i særlig Grad for Modelbyggere, som hidtil har beskæftiget sig med Bygning af Motor-Stokmodeller. Derfor er Modellen holdt ret enkel (firkantet Krop, konstant Plandybde, Staaltraadsunderstel etc.). Modellens Flyveegenskaber er dog saa gode, at Bygningen af den ogsaa i høj Grad kan anbefales rutinerede Modelbyggere. Saadanne kan jo for Eks. med Fordel forsyne Modellen med stromlinieformet Understel, give Planet en 10—15 mm Pålform, forsyne Propellen med Friløb etc., hvorved Modellens Flyveegenskaber, der i Forvejen er særdeles gode, kan forbedres yderligere. Tegningen, der viser Mo-

dellen i naturlig Størrelse, samt Byggevejledning faas hos Boghandler Kai Rasted, Strandvejen 149, for Kr. 1,75.

Modellen er, som den bygges nøjagtig efter Tegningen, i Stand til at stige til ca. 30 m's Højde og flyve ca. 300 m. Den kan starte fra Jorden ved egen Kraft og udmærker sig ved stor Stabilitet. Den vejer fuldt færdig 125 g.

Vi benytter her Lejligheden til at rette en kedelig Trykfejl i Flyv Nr. 2, Side 16, Spalte 1, hvor der staar: »I sidste Tilfælde anvendes en Startsnor, hvoraf $\frac{1}{4}$ er af Gummi, 33 mm«. — Der skulde have staaet: af Gummi 3 x 3 mm.

Klubbens Værksted er hos Formanden H. Bøcher, og der arbejdes hver Tirsdag Aften og Lørdag Eftermiddag. Værkstedet er nu ved at blive indrettet saaledes, at der kan undervises i Teori og arbejdes saaledes, at vi kun behøver eet Lokale. Hvis Vejret om Søndagen tillader det, kører vi ud og flyver med Modellerne. Allerede nu har vi en saa godt som færdig »Grosse Winkler«, og to Motormodeller er under Arbejde, saa vi regner med at kunne lave en Konkurrence til Foraaret.

Det værste for os at faa i Orden har været Pengesagerne, og da Kassen jo helst ikke maa se altfor slunken ud, haaber vi saa smaat paa, at der ogsaa i Skovhoved kan findes en Flyvningens »Danielsen«, der kan hjælpe os at klare de værste næsten ubestridelige Udgifter.

Da vi ser, at der er kommet Tegningen til S. F. 19 i »FLYV« kunde vi tænke os, at det vilde interessere FLYV's Læsere at erfare, hvilke Resultater S. M. F. har naaet med denne Modeltype. Her har vi prøvet den i Hangflyvning og Katapultstart. Fra en ganske lille Skrænt paa Eremitagen har vi faaet den til at flyve i ca. 1 Min. 30 Sek. i Hangvind, og da den er meget modtagelig for Opvind fra saadanne Skrænter, tog den flere Gange omkring 7—8 Meters Højde over Startstedet selv i svag Vind. Med Katapultstart kan S. F. 19 fra omkring 60 Meters Højde flyve 800—1000 Meter, og det endda om Vinteren, hvor Planet bliver overiset. Hvad maa den saa ikke kunde finde paa om Sommeren i Termik?

Hvad FLYV's Unionsejlsymbol angaar, tror vi ikke, der kan findes noget, der er meget bedre. Det skal jo baade være enkelt og pænt og helst heller ikke koste for meget.

Skovhoved Modelflyveklub.
H. Bøcher Pedersen, Formand.

(Fortsættes Side 16)

FRA MODELKLUBBERNE

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB
Blev startet i Januar 1937 med ganske faa Medlemmer, men allerede nu en Maaned efter er Medlemsantallet blevet fordoblet, og vi haaber stadig paa en endnu bedre Fremgang. Allerede ved Starten havde vi tre Flensted-Jensen Modeller, nemlig en Svæ-

vemodel, der er bygget efter Tegningen fra Bogen: Modelflyvning, der forøvrigt er en udmærket belærende Bog, som bør ejes af enhver Begynder. Desuden havde vi en S. F. 19 og en Motormodel ogsaa fra »Modelflyvning«.

K. Flensted Jensens nye Modeller:

Svæveplan, Tegning med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00

Motormodel, Tegning m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, lineste Materialer. - 7,00

Eneforhandler:

RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup

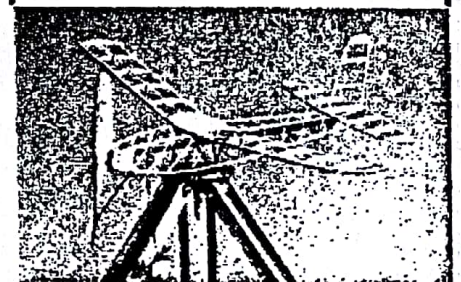
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519, Frimærker modt. som Betaling.

Modelbyggere.

Gummisnor, Japanpapir, Balsatræ og andre Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.

Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn N.

En ny Sejrsmodel



Motormodellen »GLORIA«

Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50

Samme Model som »BABY«:

Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50

Ny Illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.

Model Materiale • Tarm

På side 4 kan man læse "Fra modelklubberne" og få et godt indtryk af OMF's klubaktiviteter i 1936/37

Dansk Modelflyver Forbunds nye Formand.



Knud Flensted-Jensen.

EN Gang i Februar Maaned dette Aar henvendte den nu afgaaede Formand for Modelflyver Unionen, Sven Wiel Bang sig til mig og anmodede mig om at lade mig opstille som Kandidat til Formandsposten i D.M.U., da han paa Grund af Studier ikke mere var i Stand til at staa i Spidsen for Danmarks Modelflyvere. Efter nogen Betænkning meddelte jeg da, at jeg var villig til at lade mig opstille, og paa Generalforsamlingen i Fuglsølejren valgte man mig derefter en-

stemmigt til Formand for Unionen. I den Anledning vil jeg gerne fremsætte nogle Udtalelser.

Først vil jeg sige hjertelig Tak til Danmarks Modelflyvere for den store Tillid, de har vist mig ved at vælge mig. Jeg skal altid efter bedste Evne og Overbevisning bestræbe mig for at vise mig denne Tillid værdig.

Dernæst Tak for den Fredelighed og Enstemmighed, hvormed Valgét foregik. Det er en stor Styrke for mig at tænke paa, at saa mange staar bag dette Valg. —

Det er mig en stor Glæde at overtage Formandsposten netop nu og det af følgende Grunde: For det første fordi Arbejdet i Bestyrelsen foregaar saa let og gnidningsløst takket være de otte overordentlig gode Medarbejdere, jeg har. For det andet fordi hele Arbejdet inden for D.M.U. efter de

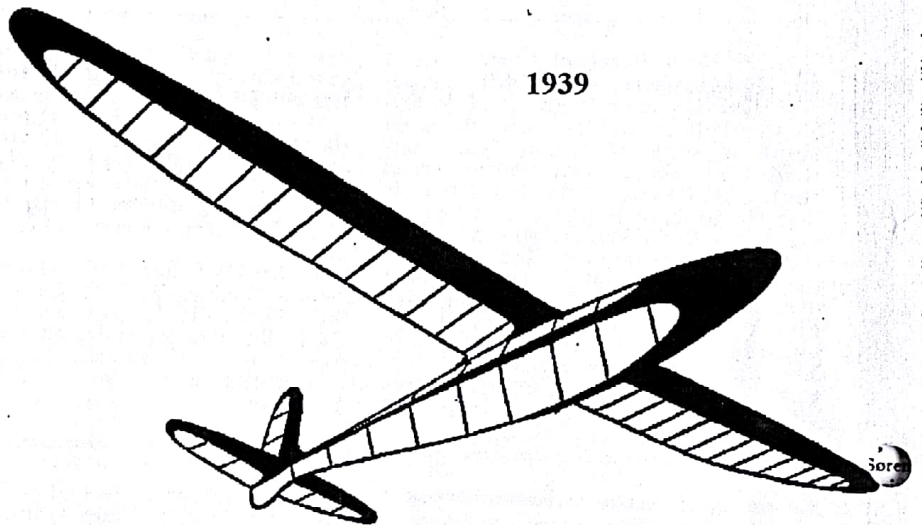
sidste Aars rolige Udvikling nu ligger i saa fast og sundt et Leje, som Tilfældet er. For det tredje fordi man fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab viser os saa overordentlig stor Velvilje og yder os saa megen Hjælp til Løsningen af de Opgaver, der ligger for, og sidst, men ikke mindst fordi Interessen for Modelflyvningen ude i Folket stadig er voksende. —

Paa Grundlag af ovenstaaende vil jeg da ønske, at det maa lykkes for os at lede Modelflyvningen i Danmark paa en rolig, besindig og værdig Maa- de, saa at vi maa kunne bevare og styrke den Tillid, man fra snart alle Sider viser os, og at vi maa kunne bringe Antallet af Modelflyvere og Klubber under Unionen op paa Højder, der svarer til Landets Størrelse.

Knud Flensted-Jensen.

NYHED!

1939



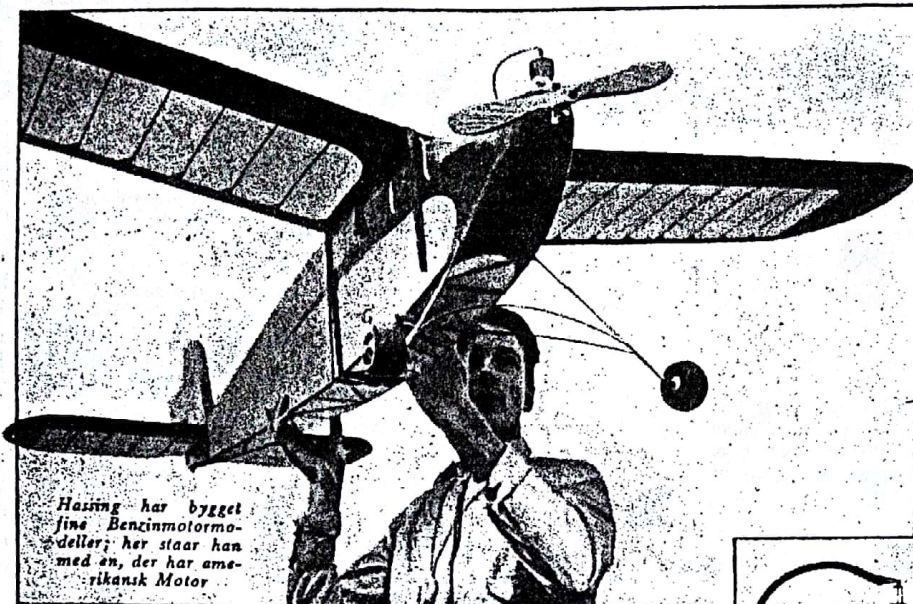
S. F. 25 „Pluto“, konstrueret af K. Flensted Jensen.

„Pluto“ hører med sine 186 cm Spændvidde til Klasse XII. Modellen er meget solidt bygget og taaler som Følge deraf en Del. Belastningen er ca. 20 g/dm. Til Trods herfor har den en yderst lav Synkehastighed, hvilket skyldes dens aerodynamiske line Form. Ligeledes vil man forvæses over dens meget høje Glidetal. I Højstart med 60 m Snor er der opnaaet saa fine Flyvetider som 2 Minutter uden synderlig Termik.

Tegning med fuldstændig Byggevejledning og Materialeliste Kr. 1,75
 Byggesæt (Planribber, Kropspanter m. m. er paatr. Fineren) - 8,00
 Byggesæt med Tegning - 9,00



I 1942 afløste Knud Flensted Jensen Sven Wiel Bang som formand for Dansk Modelflyver Union. Det var en post, som han havde i en årrække. Hans "Pluto" var i 1939 en meget moderne model.



Hasting har bygget sine Benzinmotormodeller; her staaer han med en, der har amerikansk Motor

INGEN Benzinmangel hos Modelflyverne!

MODELFYVERNE BLIVER GAMLE! Langt de fleste af Dansk Modelflyver Unions Medlemmer er over seksten-tytten Aar, og det er helt galt, i Betragtning af, at Modelflyveinteressen er vaagen hos Drengene fra 12-Aars Alderen! Hvem er Skylden? Ja, der er nogen, der siger, at Klubbernes efterhaanden „alderstegne“ Dygtigheder ikke er særlig interesserede i at faa Begyndere ind, der vil kræve saa megen Vejledning, at de gamle ikke faar Tid til at passe deres specielle Interesser. Vi haaber, dette er helt grebet ud af Luften — det maa simpelt hen ikke være Tilfældet. Modelflyvernes Union maa aldrig gaa hen og blive en 100 pCt. Ekspert-Organisation. Der skal helst være fem eller ti Begyndere for hver Eliteflyver. Kun saaledes kan dansk Modelflyvning vinde i Bredden og skabe sig det Materiale, hvoraf Fremtidens Stjerner skal fremgaa — de Stjerner, som vi, naar Freden kommer, vil sende til Konkurrencer i Udlandet.

Hvad er det saa for Specialer, disse alderstegne Specialister inden for Modelflyvernes Organisation er saa optaget af? Først og fremmest af at holde deres Flyvestandard saa høj som muligt. Naar dette er lykkedes dem, skyldes det bl. a., at netop Specialisterne har ligget inde med ret store Lagre af de Materialer, som ellers for længst er udgaaet. De danske Rekorder ligger pænt — baade Jørgen Dommergaards absolutte Distancerekord paa 32,3 km, sat med en „Pluto“, og W. Hansens absolutte Varighed-

Man kan stadig købe for 25 Øre Benzin paa Apoteket — og det er nok til lange Tider for en Modelflyver!

rekord paa 1 Time 16 Minutter, sat med en F-J-6, er gode i et Land, hvor Termikomraaderne ikke er ubegrænset store. Ogsaa de Gummimotormodelflyvninger paa 4—5 Minutter, som Jørgen Larsen fra Klubben „Cirrus“ i Holte har præsteret, er meget fine, selv set med svenske Øjne.

Faar Benzinflyvningen sit store Gennembrud i Sommer?

Saa paradoksalt det end maa lyde i disse Tider, saa synes det, som om Benzinmotor-Flyvningen netop staaer foran sit Gennembrud i Sommer. Er Benzin-Modelflyverne da ikke ramt af Restriktionerne, der ellers har lagt en klam Haand paa al Benzintrafik? Nej — man kan stadigvæk gaa hen paa et Apotek og købe sig en lille Flaske Benzin til 25 Øre — og med den i Lommen er en Modelflyver forsynet med Brændstof til lange Tider!

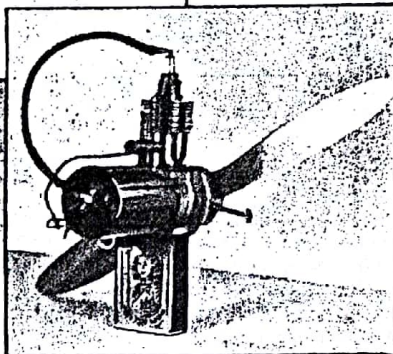
Motorer til Modelflyvning kan man ogsaa faa. Der findes baade danske og tyske Modeller paa Markedet — de koster ca. 100 Kr. Men man kan ogsaa selv lave sig en Motor efter Tegning — den kommer da til at staa en i ca. 40 Kr., da der er visse Dele, der maa købes færdige. De fortræffelige svenske Motorer faas desværre ikke her i Landet for Tiden — og vi maa nøjes med at drømme om de ameri-

kanske, der afgjort er Verdens bedste. — Overrasket over, at man i Dag baade kan skaffe sig Motorer og Benzin, spørger De nu: Ja, men hvad saa med Tilladelse til Flyvning med saadanne Benzinmodeller — det kan man da ikke faa i disse Tider! Men jo — ogsaa her er alt i den skønneste Orden. Det er en af Dansk Modelflyver Unions Formand, Hr. Knud Flensted Jensens fortjenstfulde Gerninger, at han har medvirket til at skabe fuldstændig klare Linier paa dette hidtil noget dunkle Omraade.

Liliput-Maskiner underkastet Luftfartsloven!

Al Flyvning med Benzinmotor — om den saa er saa lille, at den kan staa paa en Negl — er underkastet Luftfartslovens Bestemmelser. Det var for Resten rart, om man altid ved Køb af en Benzinmotor fik udleveret en lille Tryksag, hvor en uvidende Køber blev gjort opmærksom herpaa. Og Luftfartsloven bestemmer først og fremmest, at Indehaveren af et benzinmotordrevet Luftfartøj skal tegne en Ansvarsforsikring for Skade paa tredie Person eller dennes Ejendom. Forsikringen tegnes gennem Dansk Modelflyver Union, og der betales en aarlig Præmie paa 6 Kr., dækkende for et Forsikringsbeløb paa 100,000 Kr. Der har endnu aldrig været anmeldt Skader.

Det er et Krav fra Luftfartstilsynet, at al Flyvning med Benzinmotormodeller normalt skal foregaa indenfor en af Dansk Modelflyver Unions Klubber. Det er altsaa ikke nemt at komme til at flyve med en Benzinmotormodel, hvis man ikke staaer som Medlem af en Klub! Indenfor hver Klub, der ønsker at drive Benzinmotorflyvning, koncentrerer Ansvarer hos en mindst 18-aarig Mand, der er anerkendt af Unionen som Klubbens „Flyveleder“.



En Model-Benzinmotor — Kratmo 4. Tandstikåsen viser Størrelsesforholdet. 4 cm³ — 0,15 HK v. 6000 Omdr./Min. Flyvevægt 280 g

Danmarks fem første Model-Flyveledere med Ansvar!

Naar denne Flyveleder selv ønsker at flyve med en Benzinmotormodel, kræves der ingen ekstra Kontrol. Vi ser da ogsaa, at af de fem mest fremtrædende Personer inden for dansk Benzinmodelflyvning i Dag er de tre tillige Flyveledere for deres Klub. Det drejer sig om: Jørgen Larsen, „Cirrus“, Holte; Mogens Carlsen, Køge; og Boy Konstmann, Bredebo. Odense Modelflyveklub, der med sine halvtreds Medlemmer er Landets største, har Svend Skou som Flyveleder — han passer paa, at Richard Jensen overholder Reglementet. Den femte Klub, hvor man har faaet en anerkendt Flyveleder, er Hadsten Modelflyveklub, hvor Formanden Soren Braad har paataget sig Hvervet; her er det Benzinflyveren Arne Jensen, der skal kontrolleres.

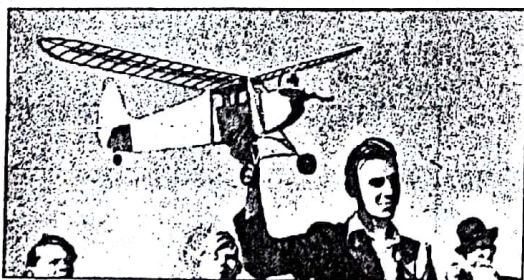
At være Modelflyveleder er et ansvarsfuldt og ulønnet Stykke Arbejde. Det kræves, at man skal overvære hver eneste Start af en Benzinmotormodel, tilhørende et Medlem af Klubben. Og konstaterer man Overtrædelse af Reglementet, har man Pligt til at gøre Indberetning herom til Luftfartstilsynet.

Reglementet, der for øvrigt udtrykkeligt er betegnet som „midlertidigt“ af Luftfartstilsynet, kræver, at der kun flyves paa ikke offentligt tilgængeligt Omraade — det vil sige, at der kun maa flyves paa privat Grund. Man maa altsaa indhente Ejers Tilladelse til at flyve paa hans Grund, og det kræves, at Benzinmodellens Aktionsradius skal være begrænset til en Cirkel, der falder indenfor denne Mands Ejendom. Det er en Overtrædelse, hvis Modellen flyver ud over dette Omraade.

I Praksis ordner man det gerne saaledes, at man indhenter Tilladelse til at flyve hos fire-fem Bønder, hvis Jorder støder op til hinanden. Saa har man rigelig Plads til at flyve paa. Man starter da i den luv Ende af Pladsen og lader Modellen i Kurver nærme sig den anden Ende.

Det er selvfølgelig i og for sig trist, dette med at Aktionsradius skal begrænses. Men hvilken Ejer af en dyr Benzinmotormodel vil risikere, at hans Maskine flyver væk — saadan som det ofte sker med Svævemodeller, der udfører særlig fine Flyvninger!

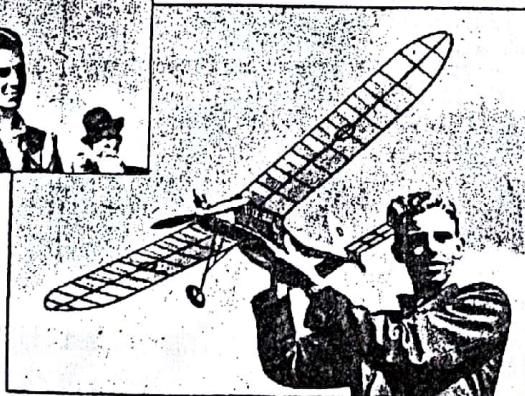
(Fortætttes Side 8)

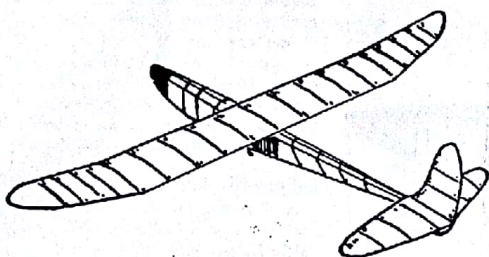


Jørgen Larsen er en af vore dygtigste Benzinmodelflyvere. Han er Flyveleder i Modelflyveklubben „Cirrus“ i Holte

AF RONALD

Til højre: Sekretæren i Dansk Modelflyver Union, Jørgen Gamst fra Glostrup Modelflyveklub, viser os sin Benzinmodel





S. F. 19, konstrueret af K. Flensted Jensen.

Meget letbygget Svævemodel med 135 cm's Vingefang. Den egner sig fortrinlig saavel til Hang- som Termikflyvning. Planbelastningen er ca. 15 g/dm. Dens Vægt er ca. 250 gr. Modellen har med godt Udbytte været anvendt paa Sløjdlærerkursus.

Tegning med fuldstændig Byggevejledning og Materialeliste Kr. 1,00
Byggesæt (Planribber og Kroppanter er paatrykt Fineren) - 4,50
Byggesæt med Tegning - 5,00

Ingen Benzinmangel hos Modelflyverne!

(Fortsat fra Side 15)

Den almindeligste og bedste Maade til at begrænse Aktionsradius paa er at indbygge en Tidudløser, bygget efter samme Princip som de kendte fotografiske Selvdøslere. Efter et Par Minutters Flyvning (eller hvad den nu er indstillet til) afbryder Tidudløserens Fjernmekanisme Tændingen — og Motoren standser, og Resten af Flyvningen er Glidflugt. Disse Modeller er for tunge til at kunne drage Fordel af eventuel Termik.

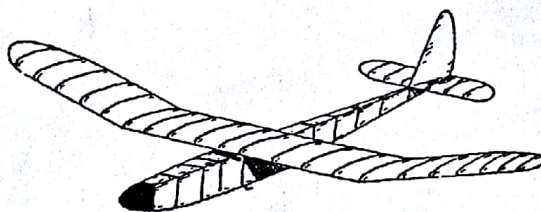
Eksplønsionsfare ved Kollision!

Det med Aktionsradius er kun en lille Del af, hvad Flyvelederen skal passe paa. Han skal kontrollere, at Forsikringen er i Orden; at der kun flyves om Dagen og i fuldt sigtbart Vejr; at Motorydelsen højst er 2 HK. De fleste hjemlige Motorer er paa $\frac{1}{2}$ til $\frac{3}{4}$ HK. Og med $\frac{1}{2}$ HK kan en Model paa ca. halvanden Meter Spændvidde som Regel klare sig.

Hvor farlige er Benzinmodeller da, siden der skal alle de Formaliteter til? Ja, hvis en saadan Maskine kommer flyvende med varm Motor og ramler mod et eller andet, er Eksplønsionsfaren overhængende. Benzinen kan ogsaa simpelt hen blive antændt, idet den sprøjter ud paa de varme Maskindele. Dertil kommer, at „Dopen“, som alle Planer er behandlet med, er yderst brandfarlig. Der er dog endnu aldrig sket noget i den Retning herhjemme — lad os banke under Bordet!

Fem ledige Rekorder — sæt dem!

Naar dette Risikomoment vitterlig er til Stede, maa man sige, at Luftfartsmyndighederne faktisk har været meget forstaaende i Formuleringen af deres Kontrolkrav. Lad os haabe, de overholdes saa punktligt, at der ikke findes Anledning til at skærpe dem! De gunstige Forhold for Benzinflyvningen vil i Sommer blive udnyttet, saa vi endelig kan faa det første Sæt rigtige Benzinrekorder sat. Der staar i Dag fem Benzinrekorder — nemlig for Vandmaskiner Rekord for størst Tid, for Landmaskiner Rekord for størst Tid, Distance, Hastighed og Højde — og venter paa at blive sat. Den første, den daarligste Rekord, der indsendes, bliver godkendt! Husk, at alle Rekorder er for Jordstart, henholdsvis Vandstart, og at der i Unionens Bestemmelser staar, at Benzinmotoren ved Rekordforsøg saa vel som ved Konkurrencer højst maa arbejde i tredive Sekunder. Kommer der som ventet rigtig Fart i Benzinflyvningen i Sommer, vil man allerede til næste Aar kunne haabe paa at faa oprettet et Danmarksmesterskab for Benzinmodeller, ligesom man allerede har det for Gummimotormodeller, Svævemodeller og indendørs Modeller. *Ronald.*



S. F. 24 „Bubi“, konstrueret af K. Flensted Jensen.

„Bubi“ er en udpræget Termikmodel, der er meget enkel i Konstruktionen; men ret spinkel. Den er let at bygge og til Trods for sin Spinkelhed holdbar, naar blot den er velbygget. Planbelastningen er ca. 13 g/dm. Modellens Vægt er ca. 150 gr. Vingefang 100 cm.

Tegning med fuldstændig Byggevejledning og Materialeliste Kr. 1,00
Byggesæt (Planribber, Kroppanter og Randbuer er paatrykt Fineren) - 4,50
Byggesæt med Tegning - 5,00

Knud Flensted Jensen var den første danske modelflyvepioner. Hans bøger var en stor hjælp for mange unge flyveinteresserede. Den på forsiden viste bog fra 1934 udsendtes i 1939 i en forbedret udgave ”Modelflyvebogen”.

Bogen herunder udsendtes i 1944 og er oversat til både norsk og svensk. Han var lærer og hans bøger er meget pædagogisk opbyggede.

Nyeste Modelflyvebog

1944

Knud Flensted-Jensen

Byg selv - og lær andre

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

EN NY OG UUNDVÆRLIG BOG

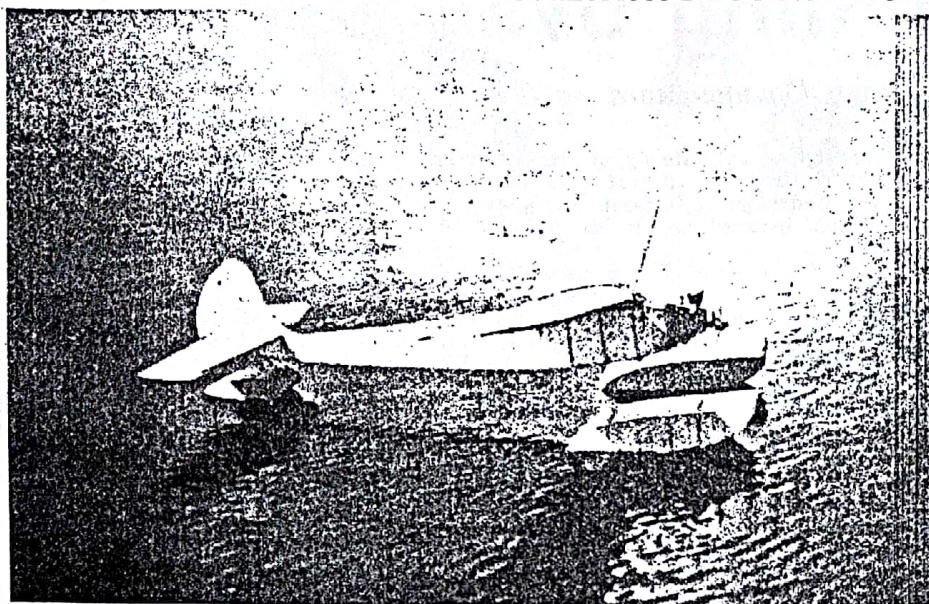
for den, der vil dygtiggøre sig, og for den, der vil undervise andre. Arbejdstegninger til to Modeller: „ESA“ og „MYGGEN“, der ogsaa kan bygges af Begyndere, medfølger

46 instruktive Illustrationer.

Kr. 4,75

HIRSCHSPRUNG

Danmarks største Benzinmotormodel



Den af Chr. Zøylner og Jørgen Dommergaard byggede Motormodel. Dens Spændvidde er 2,8 m og Vægten 2 kg.

DANMARKS største Benzinmotormodel kan man uden Tvivl kalde Chr. Zøylners Benzinmotormodel, der med en Spændvidde paa 2,8 m og en Vægt paa over 2 kg, er den største af sin Art, der er bygget her i Landet.

Modellen er helt igennem bygget af Fyrretræslister og 1 mm Krydsfiner og er beklædt med Svævemodelpapir.

Kroppen er bygget som almindelig 4-kantet Fakværkskonstruktion. Længdelisternes Dimensioner er 5 x 5 og Tværlisternes 3 x 3. Kropsidernes forreste Del bestaar paa de første 100 mm af 5 mm Fyrretræsplade. Motorens Fundament er befæstet til disse Plader, saaledes at Propellens Trækretning kan varieres ved at løsne 2 Skruer. Det øvrige af Kroppen er skilt fra Motoren ved en Krydsfinersplade, paa hvis Bagside Tændspolen er anbragt. Batteriet, der er paa 4 1/2 Volt, ligger fastspændt i Bunden af Kroppen ud for Planets Bagkant.

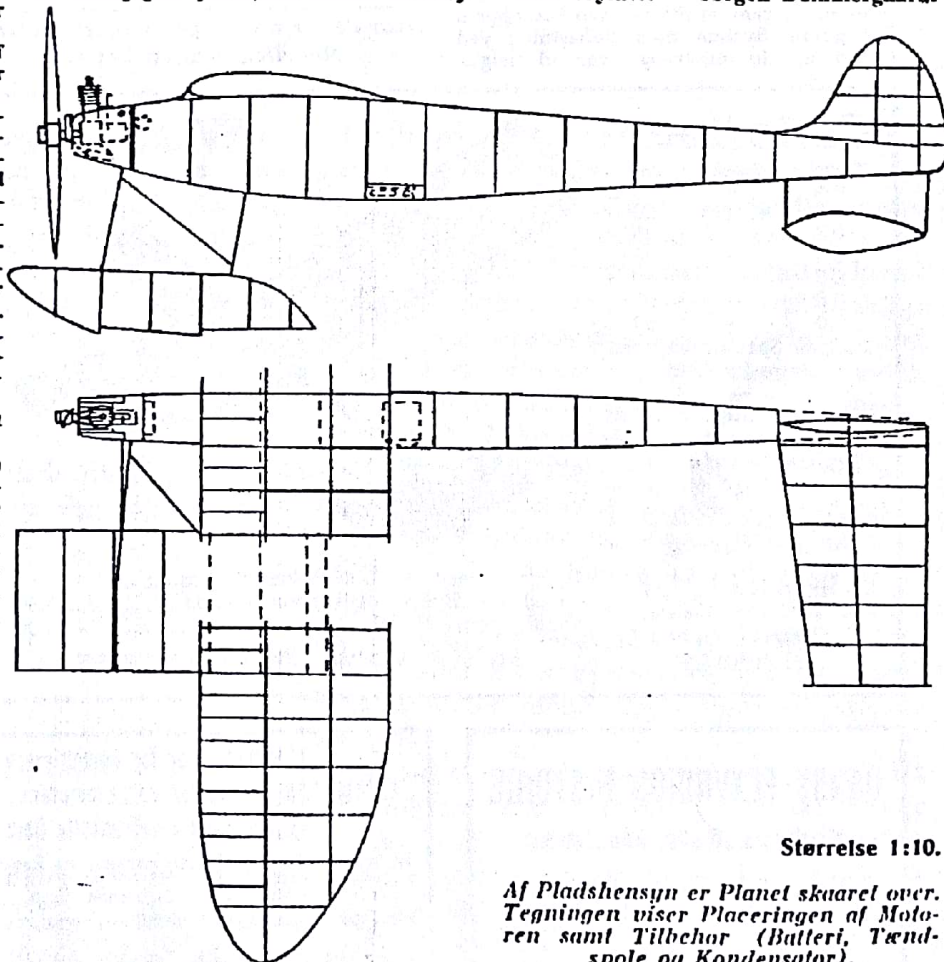
Haleplanet er ikke bærende og Arealet er 20 dm².

Planet har en Spændvidde paa 2,8 m og et Areal paa 82 dm². Profilet er Göttingen 497. For at opnaa saa stor Styrke som muligt ved ringe Vægt er Planet forsynet med 4 Hovedbjælker. De 2 forreste er 4 x 4 mm og de 2 bagerste er 3 x 3 mm. Forkantlisten er 3 x 6, og Bagkantlisten er 3 x 10 mm. V Formen er 11°.

Modellen er forsynet med 3 Pontoner. De 2 forreste er bygget i Fakværkskonstruktion og er beklædt med 1 mm Krydsfiner paa den forreste Del af Undersiden. Iøvrigt bestaar Beklædningen af 2 Lag Svævemodelpapir, der er dopet 5 Gange. De er endvidere forsynet med 2 Trin for at lette Start og Landing. Agterpontonnens forreste Del og Sider bestaar af 1 mm Krydsfiner, og det øvrige er beklædt med 2 Lag Papir. Alle 3 Pontoner er befæstet til Kroppen med et stift Understel af 3 mm Pianotraad.

Motoren er bygget efter den tyske Ing. Feldgiebels Bog: »Benzinmotoren für

Flugmodelle und ihr Selbstbau. Alle Delene er selvbyggende med Undtagelse af Tændrør og Kontaktstykker. Den starter let og gaar jævnt, det største Omdrej-



Størrelse 1:10.

Af Pladshensyn er Planet skaaet over. Tegningen viser Placeringen af Motoren samt Tilbehor (Batteri, Tændspole og Kondensator).

ningstal, der er maalt, er ca. 4000 Omdr. pr. Min., og Motoren yder ved dette Omdrejningstal ca. 0,3 HK. Propellen er fremstillet af Rødbog og har en Diameter paa 460 mm og en Stigning paa 200 mm. Vægten af Motor med Propel, Tændspole og Batteri er 800 g.

Da der kun blev fløjet med Modellen over Øresund, og der kræves en ret rolig Vandoverflade for Start og Landing, er der kun udført fva Flyvninger. Det viste sig, at den kunde klare ret voldsomme Landinger uden at »slaa over«, idet Pontonerne er anbragt langt fremme, og Understellet er lavt. Start fra Vandet foregaar uden Vanskelighed. Startlængden er 10—15 m i Vindstille.

Idet Propellens Trækraft er omtrent lig med Modellens Vægt, er Modellen i Stand til at stige meget stejlt. Men Benzintanken var desværre placeret saa uheldigt, at Benzintilførselen delvis svigtede ved stejl Stigning. Motoren gik ned i Omdrejninger eller standsede, med det Resultat at Modellen stallede. Dette skete nogle Gange i saa ringe Højde, at den ikke kunde naa at rette sig op, og Ha-vari blev Følgen.

Paa Trods af den manglende Strømlinieforn af Krop og Pontoner, har Modellen en ringe Synkehastighed under Glidflugt (ca. 0,7 m/sek.). Dette maa vel især tilskrives dens Størrelse i Forbindelse med den ringe Planbelastning (ca. 25 g/dm²).

Rungsted, den 26.—10.—41.

Chr. Zøylner. Jørgen Dommergaard.

Jørgen Dommergaard var en meget alsidig og kompetent modelflyver, der bl. andet konstruerede sin egen dieselmotor, som omtales andetsteds i bladet. Vi vil senere bringe mere om ham og hans andre modeller.

Modelflyvning over Øresund

Af Jørgen Dommergaard og Chr. Zøylner.

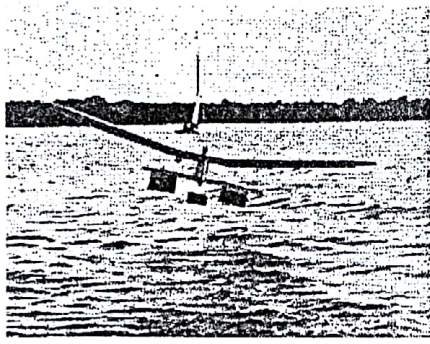
SOM allerede omtalt i »Flyv« Nr. 12, 1941, har vi i Rungsted Modelflyve klub konstrueret og bygget en Sø-Benzinmotormodel, som vi sidste Efteraar foretog nogle Prøveflyvninger med. I Løbet af Vinteren og Foraaret er Modellen blevet ombygget efter de Erfaringer, vi havde høstet. Det kan saaledes nævnes, at Modellen nu har en Spændvidde paa 3 m, og Planarealet er foreget til 88 m², Planbelastningen er nu 28 g/dm².

Vi har i Sommerens Lob foretaget 25—30 Flyvninger uden et eneste Havari, og vi skal her omtale, hvilke Resultater vi har opnaaet, og de Erfaringer vi har gjort.

Den første Betingelse for et godt Resultat, er at Motoren er absolut driftssikker, og er den det ikke, er det næsten altid Tændingen, der svigter. For at forebygge dette indbyggedes der en meget kraftig Tændspole, som var i Stand til at give en Gnist paa 8—10 mm. Spolens Vægt er ca. 250 g. Af andre Ændringer kan nævnes Planbefæstningen. Den nye Anordning bestaar af 2 Pinde, der gaar under Kroppens øverste Længdelister gennem 2 U-formede Beslag, der fra Planets Hovedbjælker gaar et Stykke ned i Kroppen. Det gamle System med Befæstning ved Hjælp af Gummistreng var uhensigts-

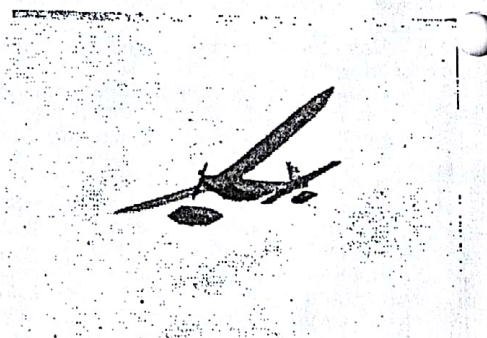
mæssigt, da det viste sig, at Planet løftede sig fra Kroppen ved kraftige Paavirkninger. Endvidere er Understellet blevet ombygget, hvorved det er blevet betydelig stivere.

Start fra Vandet sker normalt uden Besvær, selv naar Vandoverfladen er spejlblank. Kun et Par Gange er der indtruffet et ejendommeligt Tilfælde, idet der bagved Forpontonerne dannede sig 2 Hvirvler, der ved en bestemt Hastighed skyllede over Bagpontonen, og trykkede



Naar der er Bølger paa Vandet, starter Modellen paa faa Meter.

denne ned. Det lykkedes dog for Modellen at komme over den kritiske Hastighed og lette normalt. Naar Modellen slipper Vandet, har den som Regel et Fartoverskud, der giver sig Udslag i et Par »Hak«, men saa snart Modellen har sin normale Fart, stiger den jævnt. Stigningen foregaar i en Vinkel paa 45° og i stejl Højrekurve (med Momentet). De første Forsøg med Motorflugt viste, at Motoren skulde have meget Nedadtræk (15—20°). Ved Udregning viste det sig ogsaa, at Modstandscenteret laa ret højt trods Pontonernes Indflydelse. Naar Propellens Træklinie gaar gennem Modstandscenteret, bliver Motorflugten nogenlunde fri for »Hak«, dersom Modellen har en stejl Højrekurve samtidig. Det har været umuligt, at faa Modellen til at stige lige ud uden at den hakkede saa voldsomt, at der var stor Fare for Havari. Timeren afbryder nodmalt Tændingen efter 1 Min. Forløb, og Modellen har da en Højde paa ca. 120 m. Den pludselige Standsning af Motoren resulterer i et Par »Hak«, som Modellen, takket være sin store Længdestabilitet, meget hurtig retter ud. Medens Motorflugten foregaar i Højrekurver, gaar Modellen i Glidflugt næsten lige ud. Tods de mange modstandsforøgende Elementer, er Synkehastigheden kun 0,8 m/sek. Glidflugtens Varighed er som Regel 2—2½ Gange Motorflugten. Det kan saaledes nævnes, at Modellen paa 1 Min. Motorløbetid flyver ca. 3½ Min., og den har paa 2 Min. 45 Sek. Motorløbetid fløjet 8 Min. Landingen foregaar uden Besvær, selv om Modellen lander stejlt eller i Medvind. Efter Landingen drejer Modellen sig op i Vinden, hvilket er af Betydning, da den gerne flyver langt, og saalees maa klare sig selv til den bliver hentet. Den største Distance, der er opnaaet, er 3½ km.



Modellen i Glidflugt.

Trods sin Mangel paa Strømlinieform, og trods Pontonernes store Luftmodstand, er dens Flyveegenskaber saa fremragende, at den sagtens kan taale Sammenligning med en Landmodel. Der er desuden den store Fordel, at man paa Søen har næsten ubegrænset Plads, saa en veltrimmet Model har betydelig mindre Chance for Havari.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

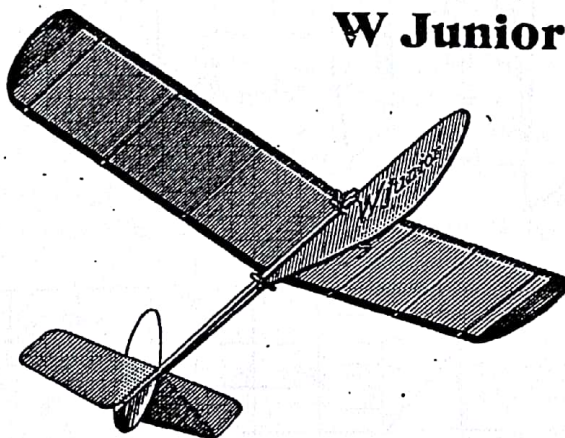
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Ydeligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med W Modeller er en rigtig Feriesport for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model..... - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modellsøveflyvning Kr. 2,00

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60,
København V.

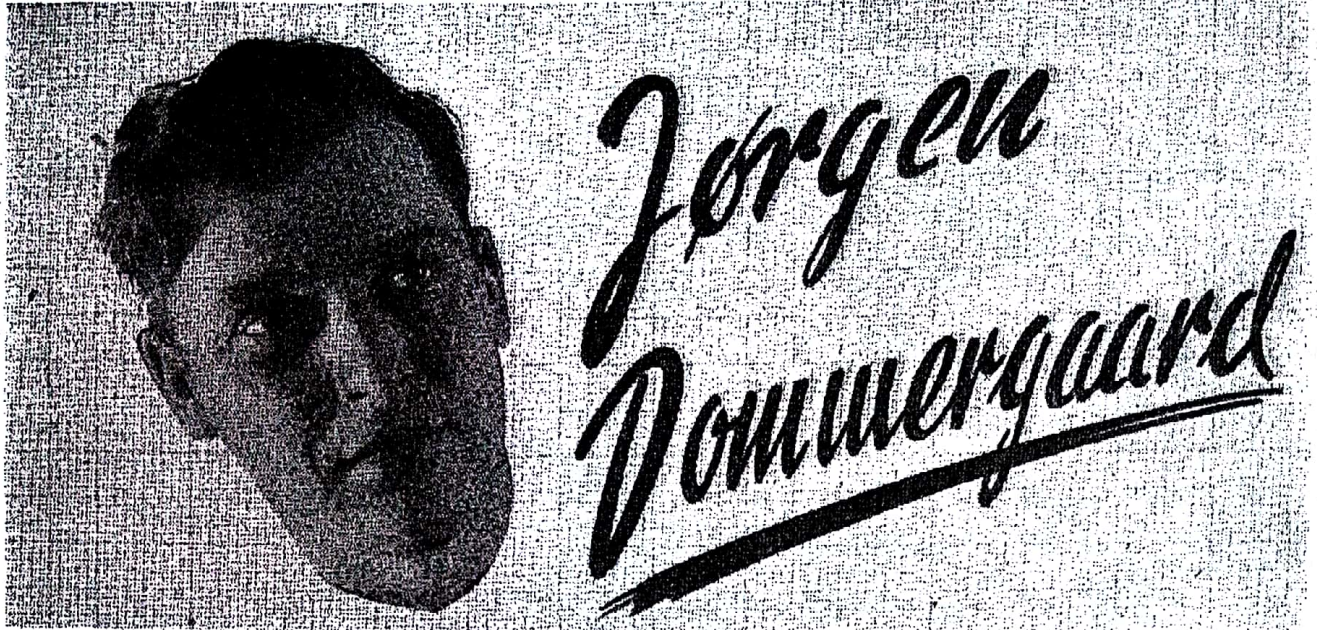
„KRATMO“ (Benzinmotorer for Modelflyvere)
Byggesæt for Benzinmotorer
(Reserve dele samt enkelte Dele)

Byggeplaner for Modelflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar. 196 - HS 101 - K 2 - K 3
Kocca - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modelflyvere reparereres
Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Kan nogen fortælle os, hvad dette cellofiner var for noget ?



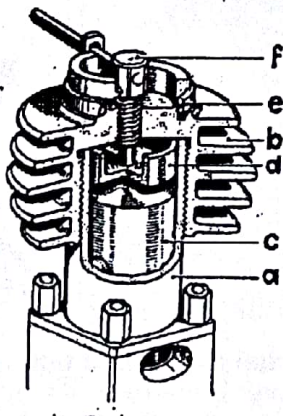
DIESELMOTORER.

Det måste vara lögn! En motor utan tändspole, kondensator och batterier, ja, det måste vara lögn. Men ändå stod det där i brevet så tydligt som aldrig det. Skulle verkligen min egen vän driva med mig? Nej, säkert inte. Men, vad skulle jag då tro?

Jag vek upp brevet än en gång och läste igen:

"Käre Dommer!

I ditt senaste brev frågade du mig angående min nya dieselmotor för modellplan. Här skall du få mitt svar.



Teckningen t. v.: a cylinder, b kylfläns, c kolv, d regulator, e cylindertopp, f kompressionspinne.

Du frågar om konstruktionen av bränslepumpen. Och den frågan är lätt att besvara. Det finns nämligen inte någon bränslepump. Motorn suger in bränslet precis som en vanlig bensinmotor, komprimerar relativt kraftigt och tänder när värmen är tillräckligt hög. Kompressionsförhållandet varieras med en pinne på cylinderlocket. Genom att vrida denna pinne minskar och ökar man kompressionen. I bränslet använder jag bland annat eter. Vad konstruktionen i övrigt angår, framgår den av medföljande teckning..."

Jag läde brevet till sidan och kikade på skissen. Och den kunde man inte gärna ta miste på. Den nya motorn var mycket mindre än de vanliga bensinmotorerna medan hästkraftantalet inte var så mycket mindre. I sanning, här stod modellflyget inför en revolution!

En kort tid därefter fick jag tag på ett nummer av "Der deutsche Sportflieger" där det fanns en artikel och en ritning över en modell, som en tysk modellflygare försett med den schweiziska dieselmotorn DYNO.

Låt oss kasta en titt på dessa motorer och dra en del paralleller med de vanliga bensinmotorerna. Först motorns princip. Den är

av 2-taktstypen med enkelkyllning. Bränslet tänds med hjälp av den värme som utvecklas i cylindern genom kompressionen. Motorn är försedd med karburator av vanlig konstruktion (som exempelvis den tyska bensenmotorn Feldgiebel). Själva arbetssättet rättfärdigar inte benämningen dieselmotor, men de får i alla fall heta så dessa små miniatyrmotorer.

De tyska modellflygarna har sin särskilda benämning på dessa motorer. De kallar dem för "Selbstzündungsmotoren", en benämning, som knappast kan översättas, men är mycket betecknande.

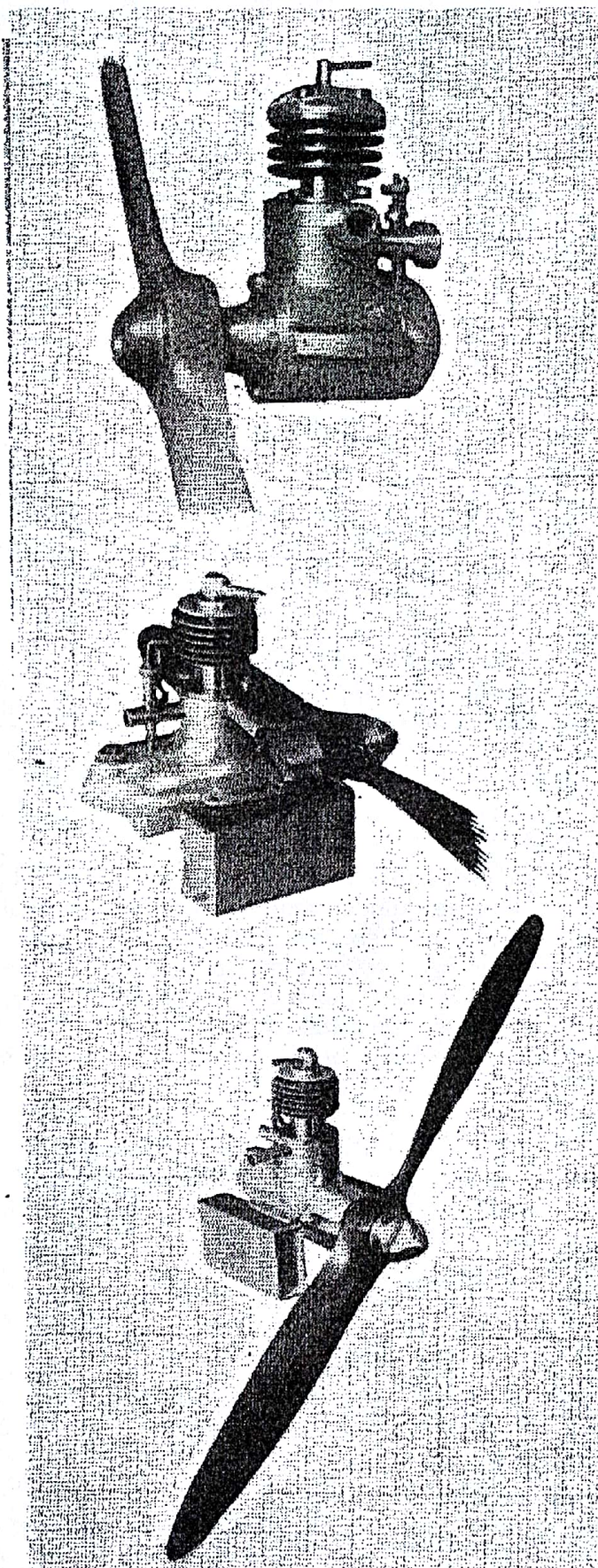
Så gott som alla dieselmotorer är varandra ytterst lika. Den allra första typen är, såvitt jag har mig bekant, den schweiziska DYNO I. Denna motor skiljer sig högst markant från en bensenmotor på grund av den ovanligt höga cylindern med kompressionspinnen längst upp och det fyrkantiga stycket mellan cylindern och vevhuset. Motorn är förnämligt och praktiskt konstruerad. Den är driftsäker och väl avbalanserad.

Liksom nästan alla dieselmotorer suger den in bränslet genom förgasaren på ena sidan av cylindern, precis som bensenmotorn. Både cylindern och kompressionsregulatorn är flata, vilket är anmärkningsvärt om man tänker på motorns kylningsprincip med utblåsningen på ena sidan och överströmningskanalen på den rakt motsatta. Cylindern och mellanpartiet är fästa till vevhuset med långa skruvar. Kompressionsregulatorn ligger löst i cylindern men den är så väl tillpassad att den endast flyttar sig genom att tryckas ned av kompressionspinnen eller skjutas upp av kompressionen.

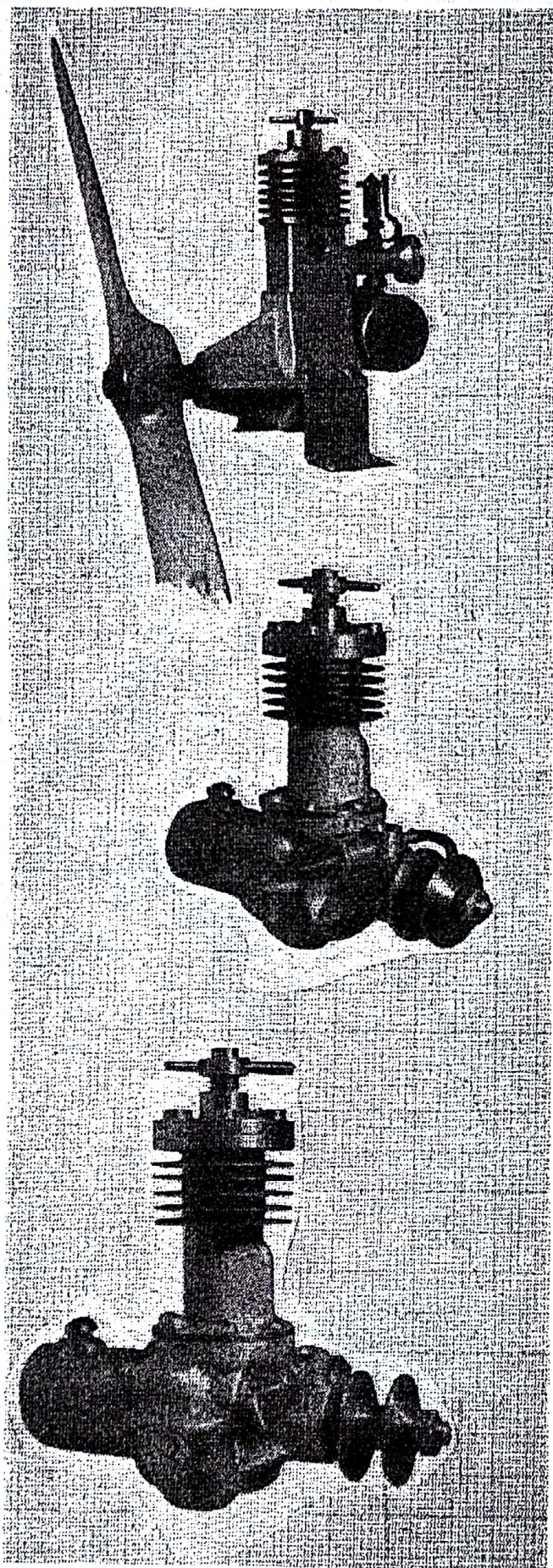
En motor, som högst avsevärt (!) liknar DYNO I är den, vi läst om i Hobby-Boken och som "konstruerats" av Ivan Rogstadius. Det är bara ett par detaljer som avviker från den schweiziska dieselmotorn. Trots att den rent konstruktionsmässigt ej ligger i samma klass som den schweiziska motorn, lär den enligt danska modellbyggare gå relativt tillfredsställande

En tredje motor är den danska DIESEL-LA, vilken skiljer sig från de andra typerna.

Här till höger ett knippe läckra dieselmotorer av dansk tillverkning.



Kender nogen disse meget tidlige motorer her og på næste side? Fortæl os-i så fald om det !!



Cylinderdiametern är 13 mm och slaglängden 18 mm under det de övriga dieselmotorerna har 12 respektive 18 mm. Diesella har heller inget mellanstycke mellan cylindern och vevhuset, medan det senare går halvvägs upp över cylindern och ger motorn ett elegant utseende.

Kompressionsregulatorn och kompressionspinnen är gjorda i ett stycke, varigenom framställningen blir svårare och dyrare. Diesella har även ett kullager i stället för vanlig bronsbussning i vevhuset, vilket också det höjer priset en hel del. Fast å andra sidan blir motorns livstid längre. Om den sen svarar mot det förhöjda priset, låter vi vara osagt. Allt som allt är emellertid Diesella en förstklassig motor!

De nämnda dieselmotorerna är gjorda nästan uteslutande i stål av olika hårdhetsgrad samt aluminium. Alla gjutna delar är i Silumin eller andra aluminiumlegeringar. Cylindrarna görs gärna i stål och härddas inte. Kannan och kompressionsregulatorn förfärdigas av hårdare stål och härddas. Vevstaken görs mestadels i stål eftersom man då blir fri från bussningar.

Är noggrannheten A och O vid tillverkningen av dessa dieselmotorer, är blandningen det i ännu högre grad. Säkert har alla, som experimenterar med dessa motorer, erfarit, att man inte kan använda samma gamla soppa som till bensinmotorerna. Det finns en hel del olika blandningar till dessa dieselmotorer som exempelvis: bensin, eter, terpentinolja, paraffinolja och andra vanliga motoroljor. Av dessa förde följande blandning vara en bland de bästa: 60 % eter, 20 % motorolja och 20 % bensin.

Nå, lämpar sig nu dieselmotorn för tillverkning av enskilda modellbyggare? Nej, säkerligen inte i samma utsträckning som en bensinmotor gör det. Den kräver nämligen en hel del effektiva och dyrbara maskiner och ställer stora krav på byggarens kunskaper i att hantera dessa maskiner.

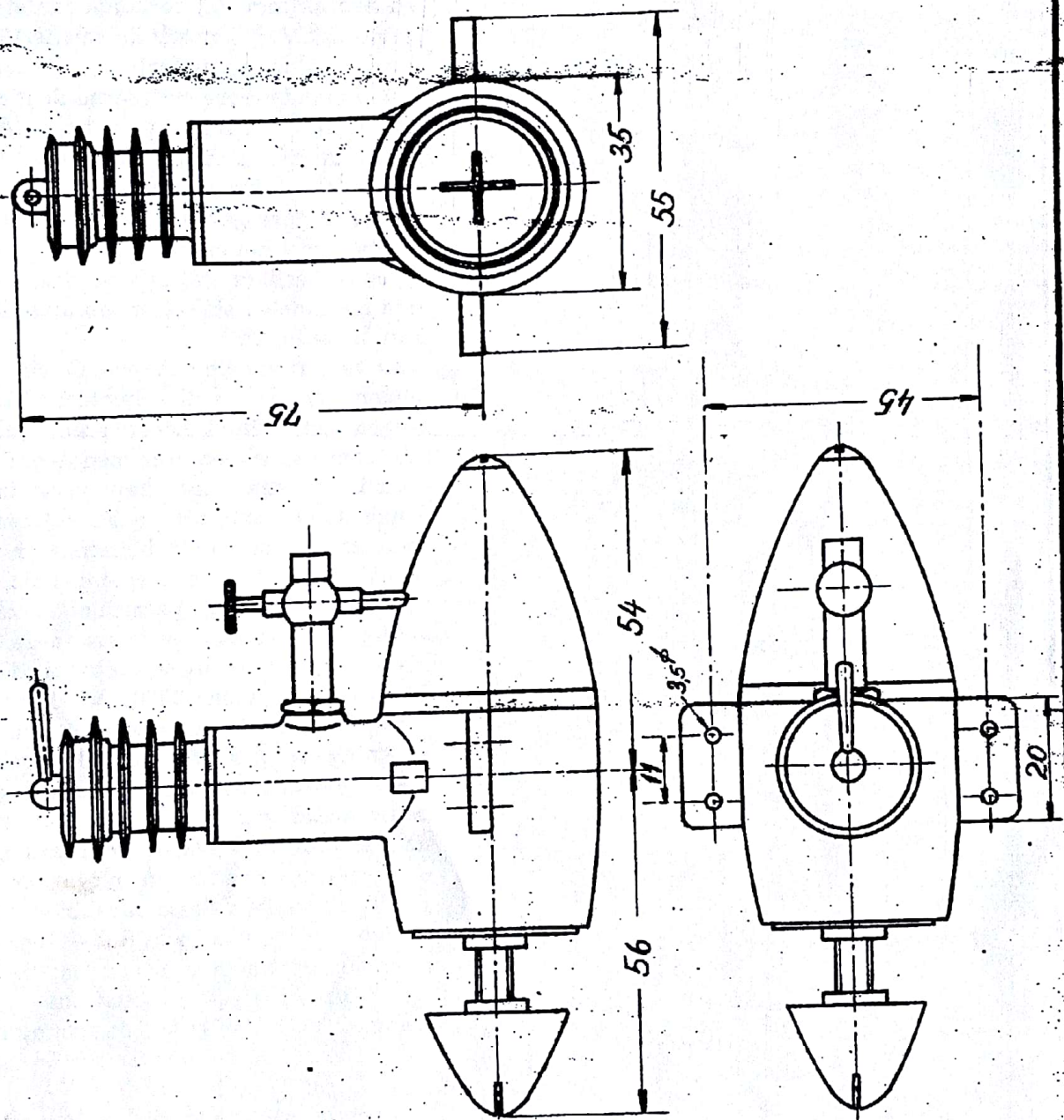
Men ett kvarstår i alla fall — dieselmotorn kommer att vända upp och ner på modellflyget efter kriget då man kan vänta sig många olika och billiga dieselmotorer.

De danska motorbyggarna är sällsynt härdiga — därom vittna dessa tre dieselkonstruktioner.

På näste side ses teckningen till den af Jørgen Dommergaard konstruerede MONSUN, der blev bygget i ganske få eksemplarer og senere blev til THORNING III - en enklere produktionsudgave.

LEO JEPPESEN Indbygger ved J. SNEKKERSTEN		Udføres for: 2,4 cm ³ Flyvemotor "MONSUN"		Ordre Nr.	
Afd.: MOTOR		Indbygningstegning		Tegn. Nr. 11-01-01	
Dato: 18-2-46				Tegn. af	Kontr. af
				J.D.	<i>[Signature]</i>
Antal Gange	Pos. Nr.	Antal Ret Kontr.	Benævnelse	Mod. Nr.	Matr.

Læg mærke til Jørgen Dommergaards initialer herover



Tegningen er sendt os af Luis Petersen.

Læg mærke til datoen

FLYV

Da Blomgren vandt Wakefieldkonkurrencen

Verdensmesterskabet for gummi-motormodeller fandt som tidligere meddelt sted på Kungsängens flyveplads ved Norrköping tidligt om morgenen den 13. juli. Her fortæller en af de danske deltagere, Erik Knudsen fra Slagelse, om konkurrencen.

VEJRET ved VM var ret blæsende med en del termik i sidste halvdel af konkurrencen, så det blev altså desværre ikke en gentagelse af det fine vejr fra 1950, nemlig helt stille og termikløst, så det virkelig er modellens konstruktion og trimning og ikke termikkens luner, der er det afgørende.

Pladsen var ret god, ca. 3 km på den ene, men kun 8—900 m på den anden led, hvor den var begrænset af by og skov. Vi havde imidlertid heldigvis vinden næsten på langs, så kun meget få modeller landede i skoven.

Der var 72 deltagere fra 19 lande mod kun 50 deltagere sidste år. Tyskland, som deltog for første gang efter krigen, England, USA, Italien, Sverige og New Zealand mødte med fulde hold på 6 mand, mens de øvrige lande deltog med 2—5 mand. De newzealandske modeller blev proxyfløjet af kendte engelske modelflyvere, og nogle af modellerne fra andre fjernliggende lande blev fløjet af svenskere.

Fra Danmark deltog **Bjarne Jørgensen** fra OM-F, undertegnede fra Vingerne i Slagelse, samt en model tilhørende **Jørgen Larsen** fra Holte (medlem af Progress). Den blev fløjet af **Poul Knudsen** fra Meteor i Dianalund, da Jørgen Larsen ikke kunne få orlov.

Vi ankom et par dage før de andre deltagere for at få trimmet vore modeller og vænne os til forholdene. Vejret var fint, og det var lyst allerede kl. 2 om morgenen, hvilket vi selvfølgelig benyttede os af.

Den 10. begyndte de øvrige at ankomme. Vi boede på samme hotel som svenskerne og finnerne. Det finske hold bestod iøvrigt af nøjagtigt de samme som på Vandel. Om aftenen var der instruktionsmøde, fredag den 11. omhyggelig modelkontrol på flyvepladsen og lørdag bustur til byens seværdigheder.

Konkurrencen udsat nogle timer

Endelig lørdag aften kl. 18 blev vi kørt ud til pladsen, hvor første periode skulle

være fløjet fra kl. 1900 til 2040. Men det regnede kraftigt, og efter diskussion med holdlederne blev konkurrencen udsat til kl. 0230 søndag morgen. Her var regnen hørt op, men i stedet var det begyndt at blæse op, og det var også lidt usigtbart, så nogle af de først startende modeller ikke kunne ses under hele flyvningen. Efter første periode, der varede til kl. 0400, førte amerikaneren **Joseph Bilgri** med så sin en tid som 293 sekunder. Nr. 2 var **Wilson** (New Zealand) med 250, nr. 3 **Warring** (England) med 242, nr. 4 **Ellilä** (Finland) med 240.

I anden periode (0400—0530) tog tyskeren **Maibaum** føringen med 513 sekunder ialt efter en maximumflyvning. Svenskeren **Blomgren** fik også maximum og havde nu 510, **Ellilä** 496 og den unge svensker **Jan Nilborn** 489.

I sidste periode (0600—0730) var det meget spændende, hvem der ville vinde, indtil **Blomgren** fik maximum og kun kunne slås af **Maibaum**, hvis model imidlertid ikke var genfunden efter anden periode. **Nilborn** og italieneren **Lustrati**, der blev nr. 3 sidste år, fik også max. i sidste omgang og sluttede som nr. 2 og 4, mens **Ellilä** blev nr. 3 uden en eneste maximumflyvning. Han havde forøvrigt dagens mest jævne tider.

Danskernes præstationer

De danske deltagere placerede sig efter forholdene ret pænt. **Jørgen Larsens** model, som havde fløjet omkring 2 min. under trimningen, gik ganske vist i jorden 15 sek. efter starten, havarede og var dermed ude af spillet. Dens udopede halefiner havde slået sig i fugtigheden. Men **Bjarne** fløj 132 sek. med sin **Calle 18W**, og jeg 155 med en splinterny stillevejrsmode.

I anden periode havde **Bjarne** en uheldig flyvning på 106, og jeg fejlstartede min nye model, men opnåede 127 sek. med min gamle. I sidste periode fløj **Bjarne** 140 og sluttede som nr. 40 med 378 sek. Jeg fløj 169 og blev nr. 32 med 449 sek. Det er således ikke særligt strålende tider; men man må tage i betragtning, at det er fløjet uden termik og i ret kraftig blæst. I sidste periode var det endda næsten storm.

Forfølgelse pr. motoreykle

Konkurrencen var meget velorganiseret. Modellerne blev kontrolvejret før hver start.

Så snart man havde startet sin model, hoppede man op på bagsædet af en motorcykle, der i fuld fart kørte ud ad startbanen efter modellen.

Der var sørgeligt mange havarier. Mange af de langkroppede modeller kunne ikke tage blæsten og gik i jorden. To svenskere totalhavarede begge deres meget fint byggede modeller i første periode. Mange andre havarede en af deres modeller og måtte flyve konkurrencen færdig med reserve-modellen.

Efter konkurrencen blev vi kørt ind til byen og gik dødtrette i seng. Vi stod op kl. 12, spiste og pakkede til hjemrejsen, og så lagde vi os igen til at sove for at være friske til afskedsmiddagen og præmieuddelingen om aftenen. Men vi vågnede ikke op før kl. 2130, så middagen gik vi desværre glip af!

Iøvrigt var det en uforglemmelig oplevelse at komme med til denne konkurrence og træffe alle de internationalt kendte modelflyvere, og vi siger aeroklubben mange tak, fordi vi fik lov at repræsentere Danmark ved konkurrencen.

Lidt om modellerne

Blomgrens vindermodel var vist den samme, han fløj med sidste år, da han blev nr. 33 på grund af nogle uheld. Den minder meget om **Starks** vindende model fra sidste år, men har almindelig v-form, mens **Stark** bruger lige plan med ører. Kroppen er en alm. firkantet kassekrop med krax, altså to motorer forbundet med tandhjul i halen. Hver motor er 80 cm lang og består af 14 strenge 1 × 6 mm Dunlop. Propellen er alm. friløbspropel.

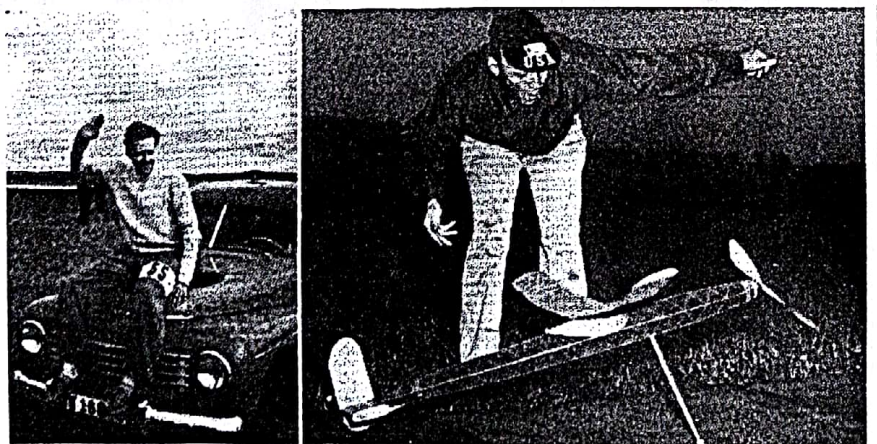
Både nr. 1, 2, 3 og sandsynligvis 4 samt mange andre anvendte krax, selv englænderne **Ewans** og **Warring**. **Ewans** anvendte i år en meget fin opbygget propel, der automatisk kantstillede sig, når motoren løb ud.

Nr. 5, **Bilgri**, og med ham de fleste andre fra USA, anvendte modeller med krolængde på op til 1½ gange spændvidden og forsynet med en lang usnoet motor. De påstod, at de med disse modeller kunne flyve maximum hver gang i stille vejr, hvilket dog lyder usandsynligt. Men de gled i hvert fald meget fint (fældbar propel). I konkurrencens urolige vejr havarede imidlertid de fleste. De har meget svært ved at rette sig ud af stall eller dyk p. gr. af det store kropsmoment.

Der deltog meget få af den gamle type modeller med forholdsvis kort krop og snoet motor. De fleste havde kroppen længere end spændvidden og anvendte enten krax eller en lang usnoet motor. Der var en tendens til at anvende noget mindre tværsnit og noget større længde for at få større løbetid på propellen. Flere havde en motorløbetid på 2 minutter og derover, mens 60—90 i gamle dage var fint.

For at kunne hævde sig i internationale konkurrencer med Wakefieldmodeller skal man have en model, der er bombesikker på flyvninger over 4 minutter. Det er der endnu ingen danske modeller, der har kunnet præstere. Men det kommer forhåbentlig inden næste års konkurrence, der sandsynligvis også holdes i Sverige. Vi skulle jo gerne have et fuldt hold med næste år, så der må skabes større interesse for Wakefieldmodellerne, som absolut er den mest interessante (og måske også den mest vanskelige) gren inden for modelflyvningen.

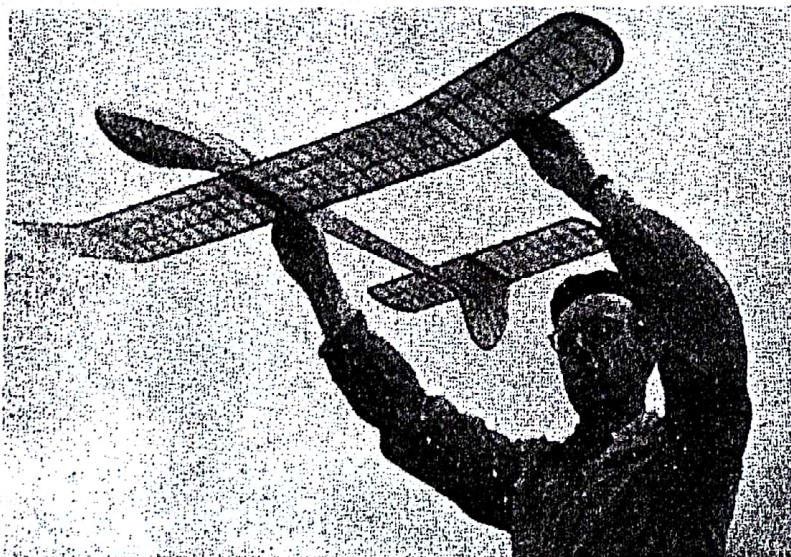
Erik Knudsen.



Til venstre verdensmesteren Arne Blomgren. Til højre amerikaneren Joseph Bilgri med sin langkroppede model.

Resultatliste fra Wakefieldkonkurrencen i Norrkøping 1952

<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="4">AUSTRALIA</td> </tr> <tr> <td>46. Reeve, W. R.</td> <td>2 : 16</td> <td>: 13</td> <td>1 : 41</td> </tr> <tr> <td>58. Hopkins, L. D.</td> <td>: 46</td> <td>1 : 25</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>62. Gray, S. W.</td> <td>: 49</td> <td>: 04</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td colspan="4">BELGIUM</td> </tr> <tr> <td>23. Deschapper, P.</td> <td>2 : 45</td> <td>2 : 56</td> <td>2 : 29</td> </tr> <tr> <td>32. Ferber, M.</td> <td>3 : 08</td> <td>2 : 04</td> <td>1 : 56</td> </tr> <tr> <td>35. Follett, P.</td> <td>2 : 08</td> <td>2 : 33</td> <td>2 : 15</td> </tr> <tr> <td>43. Lippens, G.</td> <td>2 : 21</td> <td>2 : 17</td> <td>: 07</td> </tr> <tr> <td>45. Ferber, Mme. L.</td> <td>2 : 37</td> <td>—</td> <td>1 : 46</td> </tr> <tr> <td colspan="4">CANADA</td> </tr> <tr> <td>20. Wood, J. H.</td> <td>1 : 52</td> <td>3 : 12</td> <td>3 : 29</td> </tr> <tr> <td>42. Loates, F. C.</td> <td>1 : 43</td> <td>2 : 00</td> <td>1 : 37</td> </tr> <tr> <td colspan="4">DENMARK</td> </tr> <tr> <td>31. Knudson, E.</td> <td>2 : 35</td> <td>2 : 04</td> <td>2 : 47</td> </tr> <tr> <td>39. Jorgensen, B.</td> <td>2 : 12</td> <td>1 : 46</td> <td>2 : 20</td> </tr> <tr> <td>64. Larsen, J. M.</td> <td>: 15</td> <td>—</td> <td>: 15</td> </tr> <tr> <td colspan="4">FINLAND</td> </tr> <tr> <td>3. Ellila, A.</td> <td>4 : 00</td> <td>4 : 16</td> <td>4 : 39</td> </tr> <tr> <td>22. Jarvi, J.</td> <td>2 : 40</td> <td>2 : 34</td> <td>3 : 11</td> </tr> <tr> <td>30. Spring, H.</td> <td>3 : 00</td> <td>2 : 05</td> <td>2 : 25</td> </tr> <tr> <td>44. Huhtinen, P.</td> <td>2 : 55</td> <td>1 : 45</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Lumes, O.</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td colspan="4">FRANCE</td> </tr> <tr> <td>7. Gerlaud, E.</td> <td>3 : 08</td> <td>5 : 00</td> <td>3 : 00</td> </tr> <tr> <td>8. Morriset, J.</td> <td>3 : 03</td> <td>4 : 34</td> <td>2 : 55</td> </tr> <tr> <td>11. Gilg, P.</td> <td>2 : 18</td> <td>2 : 53</td> <td>5 : 00</td> </tr> <tr> <td>17. Goetz, A.</td> <td>2 : 16</td> <td>2 : 42</td> <td>4 : 24</td> </tr> <tr> <td>19. Jossien, R.</td> <td>2 : 16</td> <td>4 : 54</td> <td>1 : 31</td> </tr> <tr> <td>24. Aribaud, H.</td> <td>2 : 48</td> <td>3 : 24</td> <td>1 : 53</td> </tr> <tr> <td colspan="4">GREAT BRITAIN</td> </tr> <tr> <td>9. Evans, E. W.</td> <td>3 : 50</td> <td>3 : 47</td> <td>2 : 44</td> </tr> <tr> <td>12. Warring, R. H.</td> <td>4 : 02</td> <td>3 : 25</td> <td>2 : 22</td> </tr> <tr> <td>15. O'Donnell, J.</td> <td>3 : 10</td> <td>3 : 50</td> <td>2 : 42</td> </tr> <tr> <td>28. Royle, J.</td> <td>3 : 11</td> <td>2 : 43</td> <td>1 : 45</td> </tr> <tr> <td>33. Nicole, R. F.</td> <td>3 : 02</td> <td>—</td> <td>4 : 02</td> </tr> <tr> <td>38. Dunkley, T.</td> <td>2 : 25</td> <td>1 : 52</td> <td>2 : 07</td> </tr> <tr> <td colspan="4">GERMANY</td> </tr> <tr> <td>20. Maibaum, G.</td> <td>3 : 33</td> <td>5 : 00</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>25. Samaan, G.</td> <td>2 : 05</td> <td>2 : 29</td> <td>3 : 20</td> </tr> <tr> <td>59. Lipinski, G.</td> <td>1 : 33</td> <td>: 11</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>61. Melzer, R.</td> <td>: 44</td> <td>: 22</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>63. Lichete, M.</td> <td>: 45</td> <td>—</td> <td>: 45</td> </tr> <tr> <td>Hartmann, W.</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td colspan="4">HOLLAND</td> </tr> <tr> <td>21. de Vries, C. R.</td> <td>3 : 16</td> <td>2 : 08</td> <td>3 : 06</td> </tr> </table>	AUSTRALIA				46. Reeve, W. R.	2 : 16	: 13	1 : 41	58. Hopkins, L. D.	: 46	1 : 25	—	62. Gray, S. W.	: 49	: 04	—	BELGIUM				23. Deschapper, P.	2 : 45	2 : 56	2 : 29	32. Ferber, M.	3 : 08	2 : 04	1 : 56	35. Follett, P.	2 : 08	2 : 33	2 : 15	43. Lippens, G.	2 : 21	2 : 17	: 07	45. Ferber, Mme. L.	2 : 37	—	1 : 46	CANADA				20. Wood, J. H.	1 : 52	3 : 12	3 : 29	42. Loates, F. C.	1 : 43	2 : 00	1 : 37	DENMARK				31. Knudson, E.	2 : 35	2 : 04	2 : 47	39. Jorgensen, B.	2 : 12	1 : 46	2 : 20	64. Larsen, J. M.	: 15	—	: 15	FINLAND				3. Ellila, A.	4 : 00	4 : 16	4 : 39	22. Jarvi, J.	2 : 40	2 : 34	3 : 11	30. Spring, H.	3 : 00	2 : 05	2 : 25	44. Huhtinen, P.	2 : 55	1 : 45	—	Lumes, O.	—	—	—	FRANCE				7. Gerlaud, E.	3 : 08	5 : 00	3 : 00	8. Morriset, J.	3 : 03	4 : 34	2 : 55	11. Gilg, P.	2 : 18	2 : 53	5 : 00	17. Goetz, A.	2 : 16	2 : 42	4 : 24	19. Jossien, R.	2 : 16	4 : 54	1 : 31	24. Aribaud, H.	2 : 48	3 : 24	1 : 53	GREAT BRITAIN				9. Evans, E. W.	3 : 50	3 : 47	2 : 44	12. Warring, R. H.	4 : 02	3 : 25	2 : 22	15. O'Donnell, J.	3 : 10	3 : 50	2 : 42	28. Royle, J.	3 : 11	2 : 43	1 : 45	33. Nicole, R. F.	3 : 02	—	4 : 02	38. Dunkley, T.	2 : 25	1 : 52	2 : 07	GERMANY				20. Maibaum, G.	3 : 33	5 : 00	—	25. Samaan, G.	2 : 05	2 : 29	3 : 20	59. Lipinski, G.	1 : 33	: 11	—	61. Melzer, R.	: 44	: 22	—	63. Lichete, M.	: 45	—	: 45	Hartmann, W.	—	—	—	HOLLAND				21. de Vries, C. R.	3 : 16	2 : 08	3 : 06
AUSTRALIA																																																																																																																																																																																								
46. Reeve, W. R.	2 : 16	: 13	1 : 41																																																																																																																																																																																					
58. Hopkins, L. D.	: 46	1 : 25	—																																																																																																																																																																																					
62. Gray, S. W.	: 49	: 04	—																																																																																																																																																																																					
BELGIUM																																																																																																																																																																																								
23. Deschapper, P.	2 : 45	2 : 56	2 : 29																																																																																																																																																																																					
32. Ferber, M.	3 : 08	2 : 04	1 : 56																																																																																																																																																																																					
35. Follett, P.	2 : 08	2 : 33	2 : 15																																																																																																																																																																																					
43. Lippens, G.	2 : 21	2 : 17	: 07																																																																																																																																																																																					
45. Ferber, Mme. L.	2 : 37	—	1 : 46																																																																																																																																																																																					
CANADA																																																																																																																																																																																								
20. Wood, J. H.	1 : 52	3 : 12	3 : 29																																																																																																																																																																																					
42. Loates, F. C.	1 : 43	2 : 00	1 : 37																																																																																																																																																																																					
DENMARK																																																																																																																																																																																								
31. Knudson, E.	2 : 35	2 : 04	2 : 47																																																																																																																																																																																					
39. Jorgensen, B.	2 : 12	1 : 46	2 : 20																																																																																																																																																																																					
64. Larsen, J. M.	: 15	—	: 15																																																																																																																																																																																					
FINLAND																																																																																																																																																																																								
3. Ellila, A.	4 : 00	4 : 16	4 : 39																																																																																																																																																																																					
22. Jarvi, J.	2 : 40	2 : 34	3 : 11																																																																																																																																																																																					
30. Spring, H.	3 : 00	2 : 05	2 : 25																																																																																																																																																																																					
44. Huhtinen, P.	2 : 55	1 : 45	—																																																																																																																																																																																					
Lumes, O.	—	—	—																																																																																																																																																																																					
FRANCE																																																																																																																																																																																								
7. Gerlaud, E.	3 : 08	5 : 00	3 : 00																																																																																																																																																																																					
8. Morriset, J.	3 : 03	4 : 34	2 : 55																																																																																																																																																																																					
11. Gilg, P.	2 : 18	2 : 53	5 : 00																																																																																																																																																																																					
17. Goetz, A.	2 : 16	2 : 42	4 : 24																																																																																																																																																																																					
19. Jossien, R.	2 : 16	4 : 54	1 : 31																																																																																																																																																																																					
24. Aribaud, H.	2 : 48	3 : 24	1 : 53																																																																																																																																																																																					
GREAT BRITAIN																																																																																																																																																																																								
9. Evans, E. W.	3 : 50	3 : 47	2 : 44																																																																																																																																																																																					
12. Warring, R. H.	4 : 02	3 : 25	2 : 22																																																																																																																																																																																					
15. O'Donnell, J.	3 : 10	3 : 50	2 : 42																																																																																																																																																																																					
28. Royle, J.	3 : 11	2 : 43	1 : 45																																																																																																																																																																																					
33. Nicole, R. F.	3 : 02	—	4 : 02																																																																																																																																																																																					
38. Dunkley, T.	2 : 25	1 : 52	2 : 07																																																																																																																																																																																					
GERMANY																																																																																																																																																																																								
20. Maibaum, G.	3 : 33	5 : 00	—																																																																																																																																																																																					
25. Samaan, G.	2 : 05	2 : 29	3 : 20																																																																																																																																																																																					
59. Lipinski, G.	1 : 33	: 11	—																																																																																																																																																																																					
61. Melzer, R.	: 44	: 22	—																																																																																																																																																																																					
63. Lichete, M.	: 45	—	: 45																																																																																																																																																																																					
Hartmann, W.	—	—	—																																																																																																																																																																																					
HOLLAND																																																																																																																																																																																								
21. de Vries, C. R.	3 : 16	2 : 08	3 : 06																																																																																																																																																																																					

 | | | | | | |------------------------|--------|--------|---------|---------| | 29. Dijkstra, A. | 2 : 34 | 3 : 11 | 1 : 47 | 7 : 32 | | 40. Dijkstra, G. | 2 : 05 | 2 : 05 | 1 : 57 | 6 : 07 | | ITALY | | | | | | 4. Lustrati, S. | 3 : 28 | 3 : 16 | 5 : 00. | 11 : 44 | | 6. Kannenworff, L. | 3 : 49 | 2 : 48 | 1 : 49 | 11 : 26 | | 14. Cellini, G. | 3 : 18 | 2 : 20 | 4 : 06 | 9 : 44 | | 52. Pelegi, G. | 3 : 01 | — | — | 3 : 01 | | 55. Piccini, F. | 1 : 56 | : 40 | — | 2 : 36 | | 56. Falola, D. | 2 : 16 | — | : 01 | 2 : 17 | | NEW ZEALAND | | | | | | 18. Marsh, B. | 1 : 30 | 2 : 50 | 4 : 56 | 9 : 16 | | 34. Wilson, D. | 4 : 10 | 2 : 47 | — | 6 : 57 | | 41. Kennedy, D. | 2 : 39 | 2 : 00 | 1 : 20 | 5 : 59 | | 60. Macaulay, A. | 1 : 11 | — | — | 1 : 11 | | 65. Connor, M. G. | : 09 | — | — | : 09 | | Bethwaite, F. | — | — | — | — | | NORWAY | | | | | | 49. Berge, B. | 1 : 01 | 1 : 28 | 1 : 15 | 3 : 44 | | SOUTH AFRICA | | | | | | 48. du Toit, D. | 1 : 33 | 2 : 21 | — | 3 : 54 | | 50. Visser, P. | 1 : 04 | 2 : 10 | — | 3 : 14 | | Allen, E. | — | — | — | — | | Moore, B. | — | — | — | — | | SWEDEN | | | | | | 1. Blomgren, A. | 3 : 30 | 5 : 00 | 5 : 00 | 13 : 30 | | 2. Nilborn, J. | 3 : 23 | 4 : 46 | 5 : 00 | 13 : 09 | | 16. Stark, S. | 3 : 50 | 2 : 20 | 3 : 26 | 9 : 36 | | 37. Hakansson, A. | 3 : 07 | 3 : 15 | : 09 | 6 : 31 | | 54. Olsson, R. | 2 : 45 | — | — | 2 : 45 | | 65. Borjesson, B. | : 09 | — | — | : 09 | | SWITZERLAND | | | | | | 13. Haslach, T. | 3 : 52 | 3 : 34 | 2 : 20 | 9 : 46 | | 47. Bachli, B. | 1 : 37 | 2 : 23 | : 04 | 4 : 04 | | 57. Ferrar, T. | : 04 | : 06 | 2 : 06 | 2 : 16 | | TRINIDAD | | | | | | 26. Figuera, T. M. | 2 : 24 | 1 : 27 | 3 : 58 | 7 : 49 | | Bland, B. A. | — | — | — | — | | Bynde, J. | — | — | — | — | | UNITED STATES | | | | | | 5. Bilgri, J. | 4 : 53 | 3 : 00 | 3 : 42 | 11 : 35 | | 10. Montplaisir, C. M. | 3 : 23 | 4 : 21 | 2 : 33 | 10 : 17 | | 27. Lidgard, E. | 2 : 33 | 3 : 32 | 1 : 45 | 7 : 48 | | 36. Tangney, J. F. | 2 : 59 | 2 : 13 | 1 : 35 | 6 : 47 | | 53. Seldon, S. | 2 : 01 | : 42 | : 03 | 2 : 46 | | YUGOSLAVIA | | | | | | 51. Prhavic, J. | : 45 | 2 : 17 | — | 3 : 02 | |

Her ovenover ses Knud Flensted Jensen med en lav-vinget A-2 model i begyndelsen af 50'erne. Den havde dog ingen særlige fordele, men fløj pænt.

Til højre ses en annonce for Monsun fra LUFTSPORT 1946.

Et **THORNING BENSEN** Produkt



Konstr. J. Dommergaard

Type **MONSUN**

HK 1/10

Omd./M. 5000

Propeldia. 320 mm

Vægt driftsklar
kun 180 g

MONSUN er ikke en Efterligning, men en dansk Nykonstruktion paa Modeldieselmotorenes Omraade.

Pris uden Propel Kr. 100.—

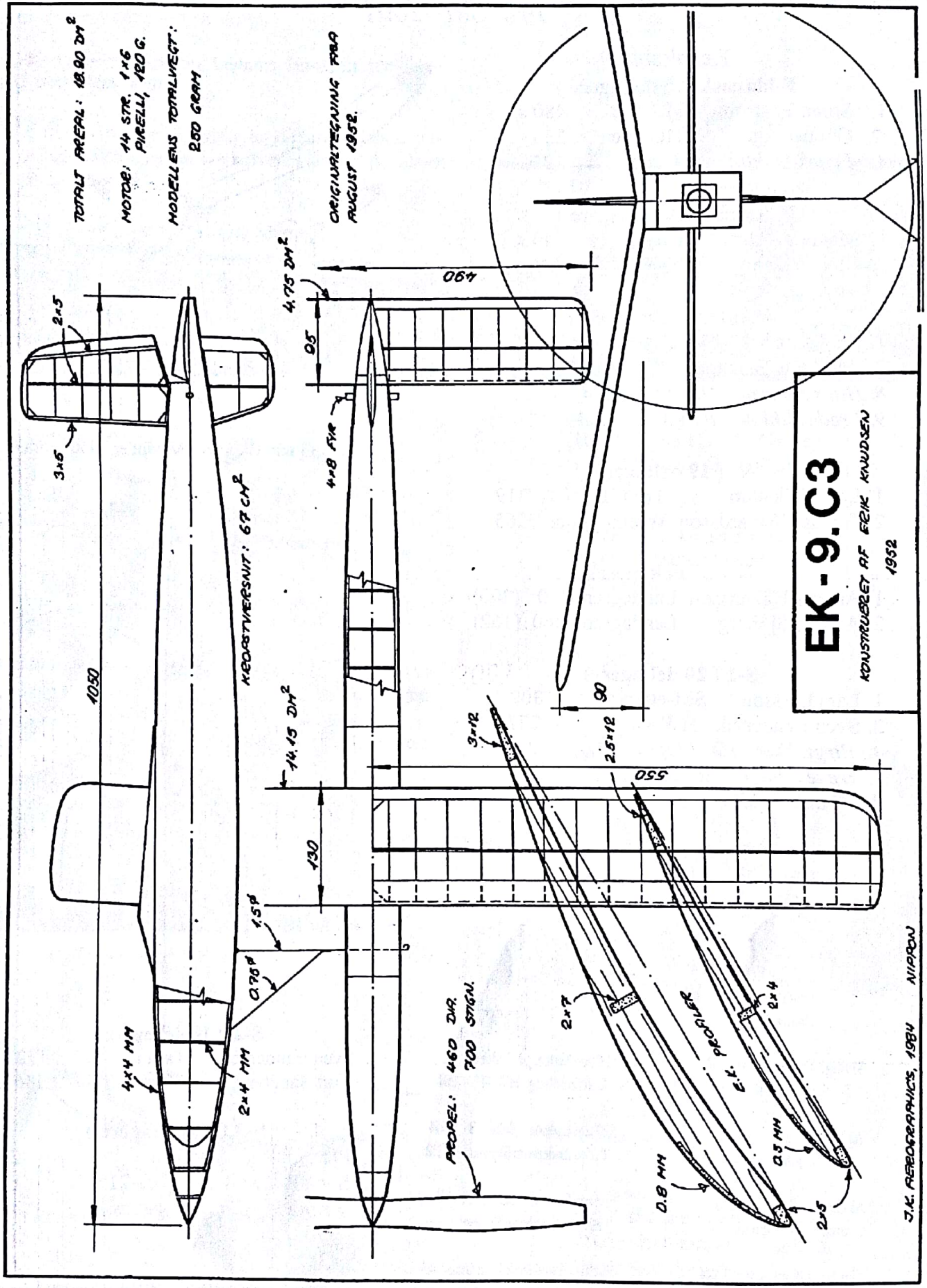
Pris med Propel Kr. 110.—

Skriv efter gratis Brochure fra Eneforhandler:

Ingeniør

LEO JEPPESEN

Gratlavej 8, Snekkersten



Denne model var mig en god model. For første gang havde jeg en model, som var på international standard. Jeg tog C-diplom med den, deltog med den i Norrkøping 1952 og den var reservemodel for mig ved VM i Cranfield i 1953.

Fra SM 2001

Resultater

F-klassisk (5 deltagere)

- | | | |
|------------------|--------|--------|
| 1. Søren Edstrøm | HU 10c | 480 s. |
| 2. Gunnar Ågren | HU 10c | 286 |
| 4. Frank Dahlin | Wedgy | 25 |

F-Nostalgi (8 deltagere)

- | | | |
|--------------------|--------|--------|
| 1. Magnus Astervik | Creep | 540 s. |
| 2. Sten Persson | Hi-Fli | 471 |

A-2 (12 deltagere)

- | | | |
|---------------------|--------|---------------|
| 1. Rolf Astervik | Nebula | 360 s. (87) |
| 2. Markku Tähtkäpää | U 5 | 360 (85) |
| 8. Hans Nielsen | HN-24 | 274 |
| 9. Frede Juhl | FJ-63 | 263 |

A (19 deltagere)

- | | | |
|----------------------|--------------|-----|
| 1. Lars Tolkstam | Trim II | 319 |
| 2. Gunnar Wivardsson | Whipit Quick | 265 |

B (27 deltagere)

- | | | |
|---------------------|-----------|-------------|
| 1. Anders Håkansson | Landegren | 360 (200) |
| 2. Anders Sjöberg | Landegren | 360 (162) |

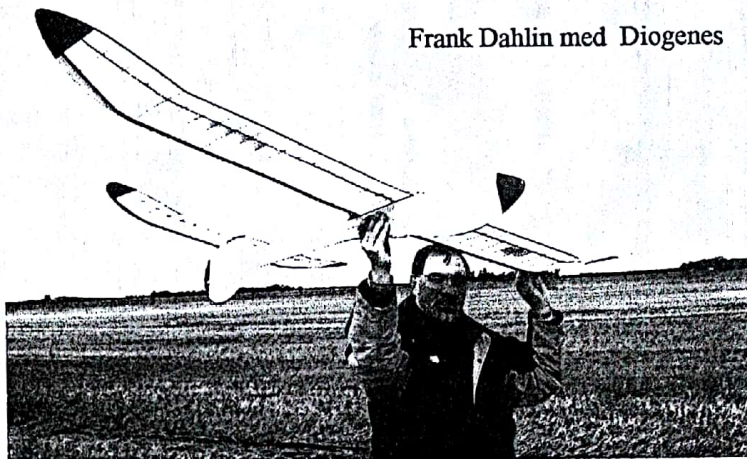
S-1 (20 deltagere)

- | | | |
|-------------------|-------------|-----|
| 1. Lars Larsson | SM-ettan-45 | 302 |
| 2. Sven Landervik | HW-44 | 277 |
| 4. Birgit Dahlin | Fidusia | 240 |
| 7. Frede Juhl | Grimponimus | 223 |
| 12. Frank Dahlin | Fidusia | 169 |

C (21 deltagere)

- | | | |
|-----------------|-----------|-----|
| Georg Törnquist | Dynamo | 223 |
| Anders Sjöberg | Landegren | 205 |

Frank Dahlin med Diogenes



Sven Landervik med VM-vinder 1950 Bora Gunic



Landskamp - Lagtävling

Danmark

Sverige

S1 Birgit Dahlin Fidusia 240
Frank Dahlin Fidusia 169

S1 Rune Tedenryd Fidusia 222
Kurt Sandberg HW-44 204

A2 Hans Nielsen NH-24 274
Frede Juhl PLE-63 263

A2 Lars Larsson Snäll-68 334
Tycho Andersson Skymaster 232

S3 Hans Nielsen Diogenes -
Frede Juhl Ölhunden -

S3 Sven Rågwall Meteor 21 181
Helge Wannberg Peking -

Sint Hans Nielsen Sherif 246
Erik Knudsen AH-24 175

Sint Sven Landervik Bora Gunic 113
Roald Borg Bora Gunic 81

Sammanlagt 1367

1367

S-2 (10 deltagere)

- | | | |
|-------------------|----------|-----|
| 1. Sven Landervik | Taifun | 172 |
| 2. Kurt Sandberg | Mozagotl | 136 |

S-3 (10 deltagere)

- | | | |
|-----------------|------------|-----|
| 1. Per Nilsson | Draken | 267 |
| 2. Sven Rågwall | Meteor -21 | 181 |
| 5. Frank Dahlin | Diogenes | 17 |

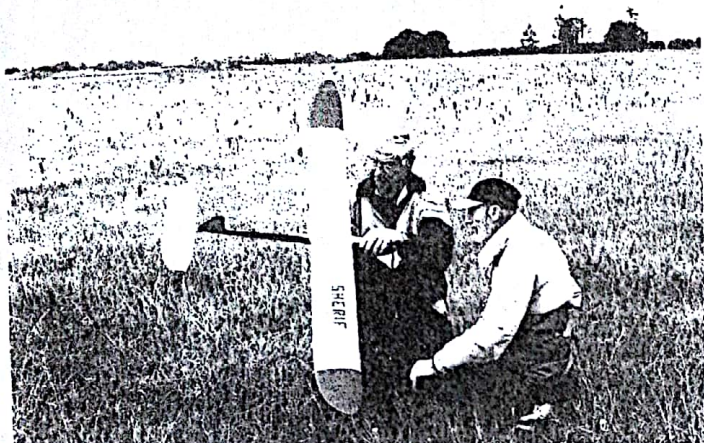
— Landskampen endte uafgjort !

Fra SM 2001

Konkurrence lederen Lennart Hansson trækker sin Clipper ? op.

Foruden at være en dygtig og effektiv konkurrenceleder nåede han at konkurrere i klasse A, klasse B og klasse C.

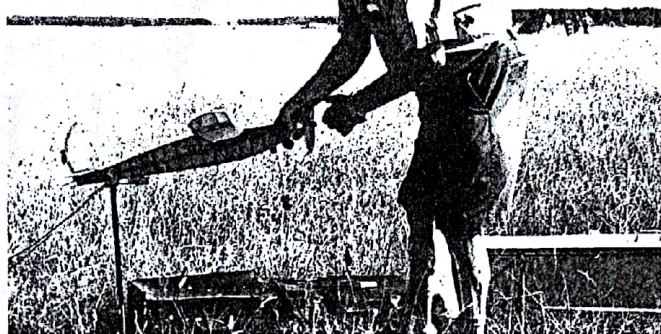
Still Going Strong !



Herover ses svensk mester i S-int. Hans Frederik Nielsen, Danmark, med sin egen konstruktion Sherif fra 1953.

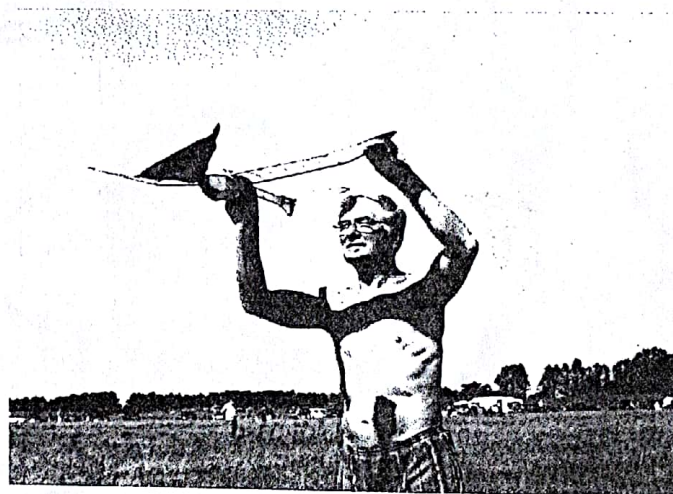
Resultater S-int. (12 deltagere)

1. Hans F. Nielsen	Sherif	246
2. Lars Larsson	Aurikel	226
3 Erik Knudsen	AH-24	175
7. Frede Juhl	The Duckess	48



Herunder ses Hans F. Nielsen med Fred Juhls Grimponimus fra 1944.

Modellen er konstrueret af SP. Frede er gammel klubkammeret med SP



Til venstre ses Frede Juhl med sin egen konstruktion "The Duckess".

Den er meget velflyvende og stabil selv i en del vind. Frede har lært af den gamle andemodelektspert SP - Jørgen Surløkke Petersen.

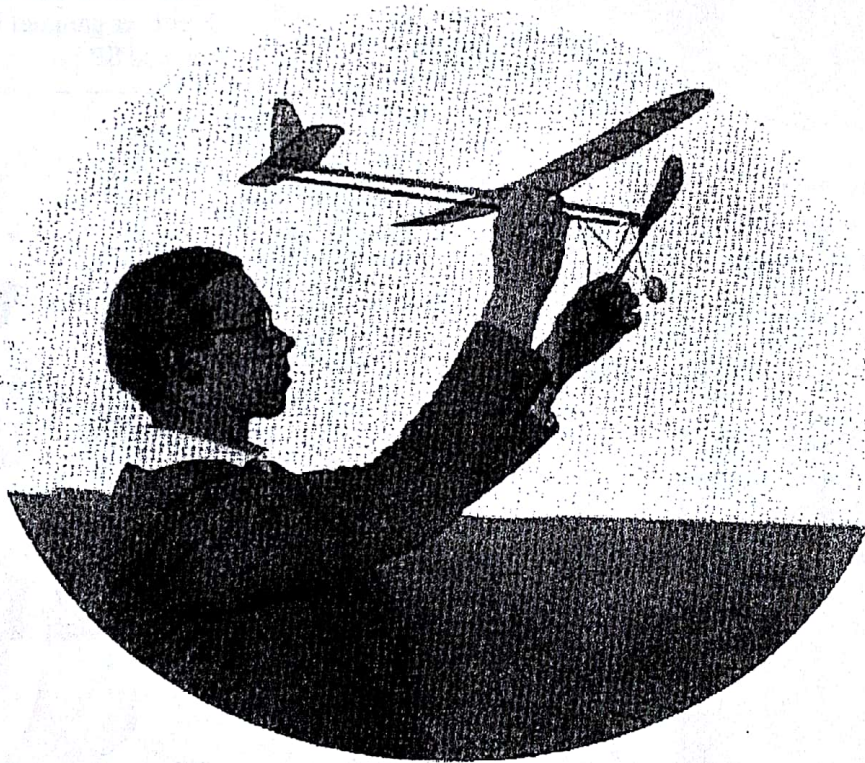
KNUD FLENSTED JENSEN

MODELFLYVNING

MED FORORD AF

KAPTJAN T. P. A. ØRUM

CHEF FOR FLYVERTROPPERNES TEKNISKE TJENESTE



GYLDENDALSKE BOGHANDEL - NORDISK
FORLAG - KØBENHAVN - MCMXXXIV