



# OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 2002

**SAM - 1935**

11. Årgang



**Arne Hansen i 1946 med en Calle - 8 Olympia**

Modellen er konstrueret af "Calle" som en af de første A - 1 modeller.

# Dansk Modelflyve Veteranklub

## SAM-1935

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  
nr.: 59 51 62 11

### Kasserer:

Fritz Neumann  
Kjærvej 73  
DK-4220 Korsør  
Tlf.: 58 37 23 76

Giro 081-5381

Æresmedlemmer : Sven Wiel Bang

*Per Weishaupt*

Kontingent: 150 kr. årligt

For modtagere af bladet SAM Speaks i alt 270 kr årligt.

Medlemsbladet **Oldtimer Modelflyverne** udkommer 2-3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Hjemmeside : [www.dmvk.dk](http://www.dmvk.dk)

Hans Frederik Nielsen er hjemmesidebestyrer.

Dette blad er udsendt i februar 2003

Næste nummer af bladet – nr. 1 / 2003 - vil udkomme omkring sidst i maj 2003.

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

- 1 Modelflyvestof fra 1953 ( for 50 år siden ).
- 2 Linestyling
3. Artikler 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, eliteflyverprøverne ...

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

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

**Billeder fra Oldtimer DM 2002 og SM 2002 savnes stadig!**— har du nogle, vil jeg gerne låne dem for kopiering til næste blad.

**DEAD-line for næste nummer: 5. maj 2003**

**ME-28 Typhoon (1947) af Mogens Erdrup** var konstrueret til **Thorning III** - motoren. Jeg købte byggesæt til den fra DMI ca 1950 og forsynede den med en **Mikro II** motor Det var vores ( min bror Poul og jeg ) første motormodel . Første start gik så godt ( lang motortid), at vi næsten havde mistet den af syne, da motoren stoppede. Det var tunge øjeblikke, da vi så vores dyrt indkøbte motor og flot flyvende model fortone sig i det fjerne. Men sorg blev til glæde vendt, da modellen under glidet fløj lige ud med hurs hjemad og landede 300 m væk . Det blev til mange flotte flyvninger og A-diplom ( 30 sek. Motortid ) .

### Forsidebilledet

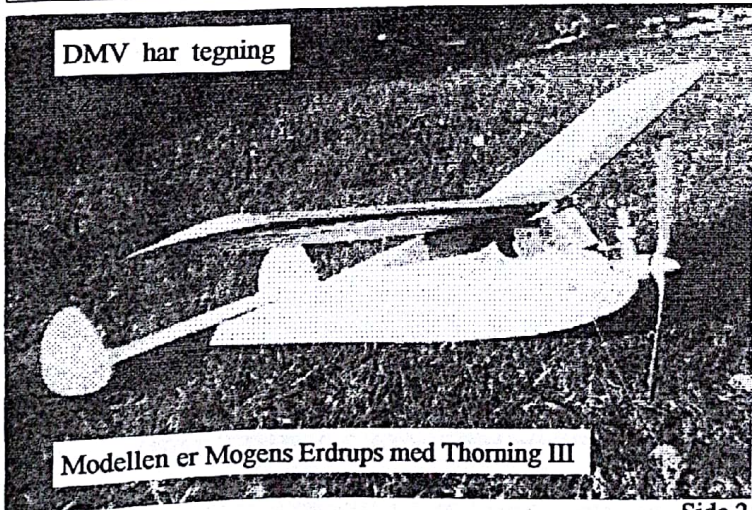
viser en stolt **Arne Hansen** med sin **Calle 8** i 1946. **OMF** brugte modellen til et begynderkursus, hvor Arne fik præmie for den finest byggede model. Han blev vist nr. 3 i flyvekonkurrencen.

Arne udviklede sig hurtigt til svævemodeleksperter og fik mange fine placeringer ved hans mange landsholds-deltagelser. Han behersker stadig suveræne højstarter og markerer sig ved SM og DM.

På side 16 ses en af hans flotte modeller fra tresserne. Den kan anvendes til DMV's oldtimer A-2 klasse !

Tegningen er lige til at bygge efter ...

DMV har tegning



Modellen er Mogens Erdrups med Thorning III

## Landsmøde 2003 - mød op !

Mødet finder som tidligere meddelt sted søndag den 16. marts. Det bliver i Korsør og indbydelsen er vedlagt dette blad.

Det er vigtigt, at du møder op og er med til at bestemme fremtiden for klubben.

Kan du ikke selv komme, er du velkommen til at skrive, ringe eller meddele dig pr. e-mail. Min adresse ses her på siden. Ting, der skal drøftes :

**Flere medlemmer.** Kan vi slå mere på tromme for de nye klasser, som vi indførte ? De har endnu ikke givet mange flere medlemmer - måske skal vi gøre lidt reklame for at få flere til at flyve med dem ...

### RC - modeller:

Skal vi have en RC-klasse hvor man flyver med de tidligste RC-modeller ?

Skal vi tillade RC-styring af termikbremse og sideror, så hjemhentning gøres lettere - og måske derved gøre det muligt for os gamle at flyve aktivt længere ?

**Opbevaring :** Vi har en del gamle danske originalmodeller og andre modelflyveting er også bevaret . De fylder meget - og det var nok ønskeligt, at vi kunne få løst problemet med opbevaring af vore ting, så de er sikret for eftertiden . Helst på et museums depot.

**DMV har en del originalmodeller**, som trænger til en kærlig hånd for at genvinde fordums glans - hvordan får vi dem genopfrisket?

**Udstillinger.** I år har den i Stauning været meget beskeden - vi (Hans Frederik og undertegnede) får i år den omtalte Weishaupt-udstilling på benene. Jeg har aftalt det fornødne med Dansk Veteranflysamlings formand.

Eli Nielsen har været lidt i kontakt med det nye flymuseum i Helsingør og anvist mig en kontaktperson, som jeg dog endnu ikke har talt med.

**Udstillingsmateriale ?** I Århus tager Hans F. Frede Juhl og Frank Dahlin sig af en udstilling den 2. marts. Sten Agner vil nok deltage den 16. marts på en udstilling, som arrangeres af en klub (Comet) på Amager. Det var let med et færdigt sæt udstillingsmateriale !  
Landsmødet 2003 er det rette sted at drøfte alle disse ting - så mød op om muligt !

### Kontingent 2003

**Indbetalingskort** er vedlagt dette blad og betaling sker til Fritz inden 1. april.

**Svenske og norske medlemmer** kan evt. sende beløbet i egen valuta i brev eller betale til Fritz Neumann eller Erik Knudsen ved SM 2003 på Rinkaby.

**Kontingentet er 150 kr. eller 270 kr., hvis SAM Speaks også hører med.**

### 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 er vores webmaster og under uddannelse. Tak til Hans !  
Nyt fra Webmasteren:

**DMV's tegningsarkiv** er ved at blive lagt ind på vor hjemmeside. Gå ind på siden under TEGNING og find det meste af kartoteket opdelt efter konstruktion-sår-modelbetegnelse—konstruktør og spændvidde.

**Links** findes nu under ORGANISATION: herfra kan man komme ind på andre hjemmesider af interesse - bl. a. Fritflyvnings-unionen og RC-unionen.

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

Den gamle redaktør har måttet bøje sig for tidens ubønhørlige krav og anskaffet E-mail adresse :

[erik.knudsen@mail.tele.dk](mailto:erik.knudsen@mail.tele.dk)

Har du fået E-mail, så fortæl Fritz det !

### Kalender:

#### Bygge-Flyve træf !

DMV indbyder til en hygge-snakke-trimme-flyve komsammen på Rødekro Svæveflyveklubs flyveplads ved Rødekro.

Vi kan mødes mandag d.2. eller tirsdag d. 3. juni mellem kl. 11.00 og 13.00. Herefter er der lejlighed til at snakke-flyve-trimme nye lækre maskiner.

Der kan evt. overnattes i telt eller hytte.

Det er Hans og Frede, der inviterer - de vil gerne høre fra dig senest 1. maj !

Hans tlf.: 86927876 og Frede tlf.: 74511457

Tak til Hans og Frede for et godt initiativ. Mød op!

Oldtimer DM : sandsynligvis 30.-31. august .

Oldtimer SM : Rinkaby 15.-17. august.

Fritflyvnings-Unionen: ( oldt. er altid velkomne ).

Vårkonkurrence 1 : 6. april i Skjern

10-start : 26.-27. april ved Eskilstrup (Sj.)

Vårkonkurrence 2 : 11. maj på Kongenshus hede

Hør nærmere ved Frank Dahlin / Erik Knudsen

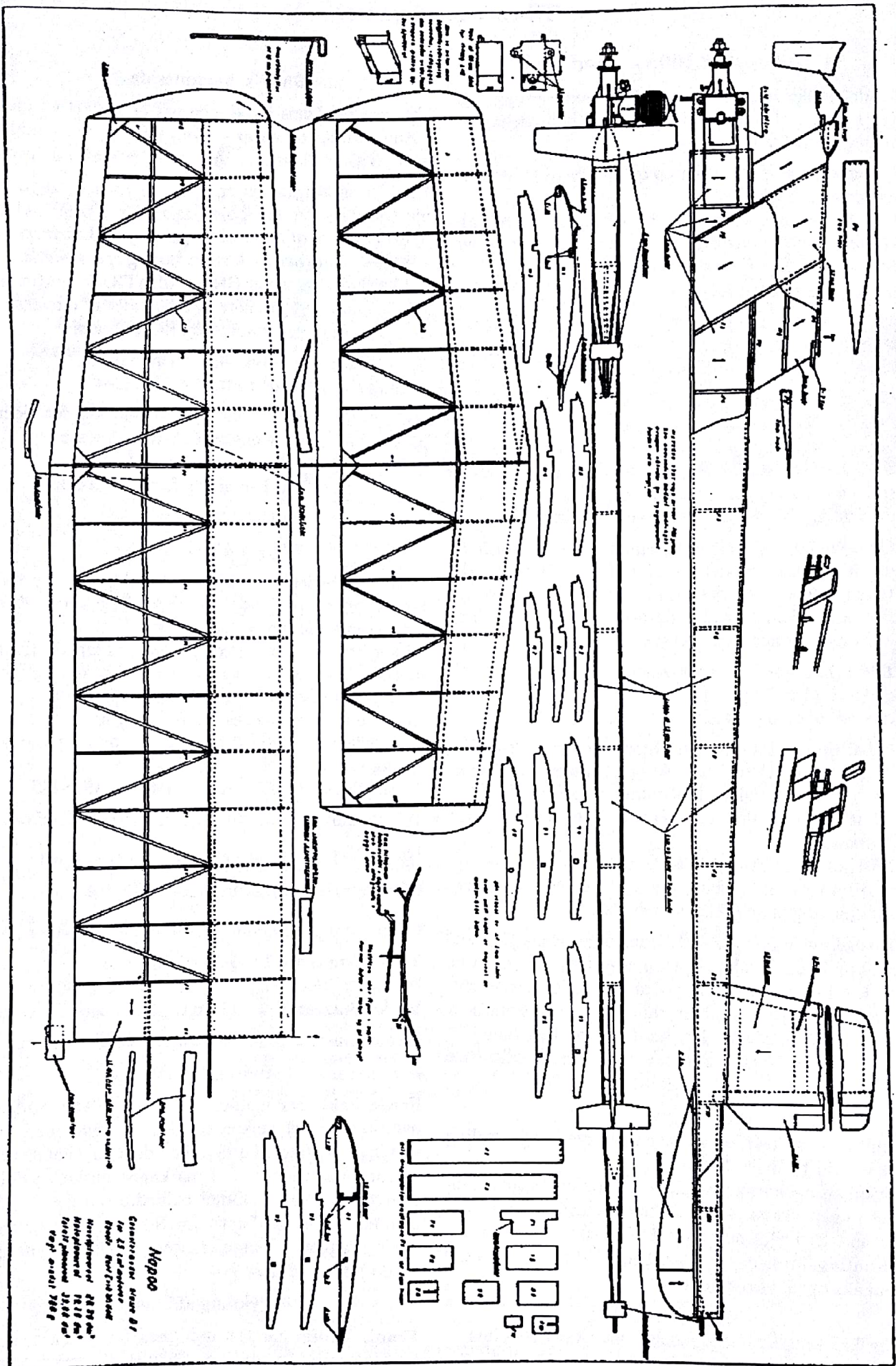
### Bidrag til bladet.

Frede Juhl har hjulpet med bidrag. Alle andre er naturligvis også velkomne til at bidrage med tekst, tegninger og fotos. I artiklerne i dette nr. omtales flere af vore medlemmer - I må kunne huske en del fra begivenhederne - fortæl os andre om det ? Hvad med lidt nostalgi -"nyt" fra Sten Agner - Widell - Niels Wagner - Børge Hansen - Hans Frederik - Frede Juhl med flere ?

### Trykning af bladet?

Frank Dahlin har fået mulighed for stadig at kunne hjælpe os med trykningen af bladet. Vi skal dog regne med større udgifter til trykningen..

Karl Erik Widell's Napoo er et eksempel på, hvordan vore konstruktører løser de nye opgaver.



Tegningen er fra FLYV næste side .

Hvem kan låne os originalen til kopiering ?

# D1-MODELLER EFTER DE NYE REGLER

Indtryk af vore eksperters bidrag  
i den netop afsluttede  
konstruktionskonkurrence om  
en fritflyvende  
gasmotormodel til  
konkurrencebrug



Foto: Erik Knudsen

DESUVÆRRE nåede vi ikke at få bragt en artikel om de fritflyvende gasmotormodeller efter de nye internationale regler, inden konstruktionskonkurrencen, som KDA's modellflyveråd udskrev, skulle slutte. Men derfor kan det være ganske interessant at se på nogle af de indsendte modeller i konkurrencen. Der viste sig nemlig at være betydelig større interesse for denne klasse end for wakefieldmodellerne, så forhåbentlig får vi nu hævet vor standard også på dette område.

M.h.t. konkurrencen må vi bemærke, at artiklen er skrevet umiddelbart efter indsendelsesfristens udløb, så bedømmelseskomiteen har endnu ikke set på tegningerne, endelige afgjort konkurrencen. Det tager normalt nogen tid, fordi man også gerne vil have lejlighed til at se modellerne i praksis, og som så ofte før har de ikke alle tilstrækkelig flyvetid bag sig endnu.

Som det vil erindres, gjaldt det om at lave en udpræget konkurrencemodell i klasse D1, hvortil højst må anvendes 2,5 ccm motorer. Reglerne kræver en minimumsvægt på 300 gram pr. ccm, altså 750 g, og samtidig en planbelastning på mindst 20 g/dm<sup>2</sup>. Som følge heraf ligger de indsendte typer alle tæt ved et planareal på 37,5 dm<sup>2</sup>, det er altså ret store modeller, lidt større end A2-svævemodellerne.

M.h.t. vægten gælder det for alle modellerne, at selve modellen vejer mindre end det krævede, selv om man har tilstræbt robuste konstruktioner ud fra hitre erfaringer med D-1-modellerne. Men med henblik på at få mindre masseinertimomenter er det jo kloget at samle vægten mest muligt omkring

tyngdepunktet, hvorfor man anvender ballast her for at komme op på den krævede vægt. Det drejer sig på nogle modeller om ca. 100 gram.

Den afbillede model *Napoo* er konstrueret af *Karl-Erik Widell* fra klub 105, der stadig hedder Sportsflyveklubbens Modellflyvesektion, selv om Sportsflyveklubben nu er en ren motorflyveklub uden de to tidligere sektioner. Modellflyverne hævder imidlertid, og ikke med urette, at de har gjort dette navn kendt verden over.

Når det netop er *Widells* model, vi viser, er dette som sagt uden at foruddiskontere konstruktionskonkurrencens resultat; men det var den bedst egnede tegning til at reproducere i så lille format.

De nærmere detaljer fremgår af tegningen. Når man nu i snart en menneskealder har prædikeret for modellflyverne, at deres model skal bygges lige, så er det ganske pudsigt på den lille skitse forfra at konstatere, at denne skal bygges skævt!

Sus er konstrueret af *Hans Frederik Nielsen* fra Ikaros i Haslev og hedder også HFN 22. Modellen er et år gammel, men har ikke fløjet særlig meget. Den har dog flere gange (med en ED Racer) opnået 3 min på de 15 sek. motorløbetid, men *Hans Fr.* vil ikke garantere at kunne det fem gange i træk — endnu! Tanken er konstrueret således, at motoren går i stå, hvis modellen begynder at dykke. Profilet er MVA 335. Hele modellen undtagen motorfundamentet er bygget af balsa, kroppen som en moderne C3-model med 2 mm balsa-beklædning. Planet har delt v-form. Urværkstimer'en virker ved at lukke for brændstoffet.

*Fandango* eller CH-24 er konstrueret af *Carl Høst-Aris* fra Odense Model-Flyveklub til brug for klubbens medlemmer. Som profiler anvender den G-496 i hoved- og B-6356b i haleplanet. Kroppen har rektangulært tværsnit og er som hele modellen fortrinsvis opbygget af fyrrelister og 1 mm krydsfiner. Dog er der især til beklædning brugt 1 mm balsa. Planet er lige med udprægede ører.

Urværkstimer'en lukker en brændstoftanke lige før karburatoren. Understellet er som på de øvrige modeller reduceret til en bøjle til beskyttelse af propellen. Denne er 200-225 mm i diameter og har en stigning på 120 til 140 mm.

*Hexen* er konstrueret af *Hans Schiøtt Sørensen* fra modellflyveklubben Djursland. Kroppen er her igen en balsa-kassekrop, og planet er næsten helt bygget i balsa, men takket være syv lister både stærkt og stift. Planprofilet er SI 64009, haleplanet HS 43508. Der er delt v-form. Planet sidder som på *Sus* på en baldakin, hvorimod *Fandango's* i hvert fald bagtil går lige over i kropoversiden. Timer'en stopper for brændstoffet og betjener desuden en kurveklap.

## Hvordan skal vi hæve standarden?

*Hans Schiøtt Sørensen* skriver, at hans model er udviklet af en anden, han eksperimenterede med i 1955-56, og denne type kunne i hvert fald komme til at flyve udmærket, specielt hvis dens ejer ikke altid havde anvendt enten dårlig motor, dårligt brændstof, ingen timer eller udvist en, for modellen skadelig, voldsom iver efter at give motoren fuld gas!

Det er forøvrigt min private mening, at grunden til, at vi herhjemme endnu ikke har kunnet fremvise virkelig dygtige gasfolk, er den, at al den flyvning, der er foretaget i D1, er foregået efter ovennævnte recept.

Det øjeblik en mand med blot et nogenlunde godt teoretisk grundlag 100 % går ind for at »flyve gas«, kan det slet ikke undgås, at specialisterne dukker frem i gas, som de gjorde det i C3 for et par år siden.

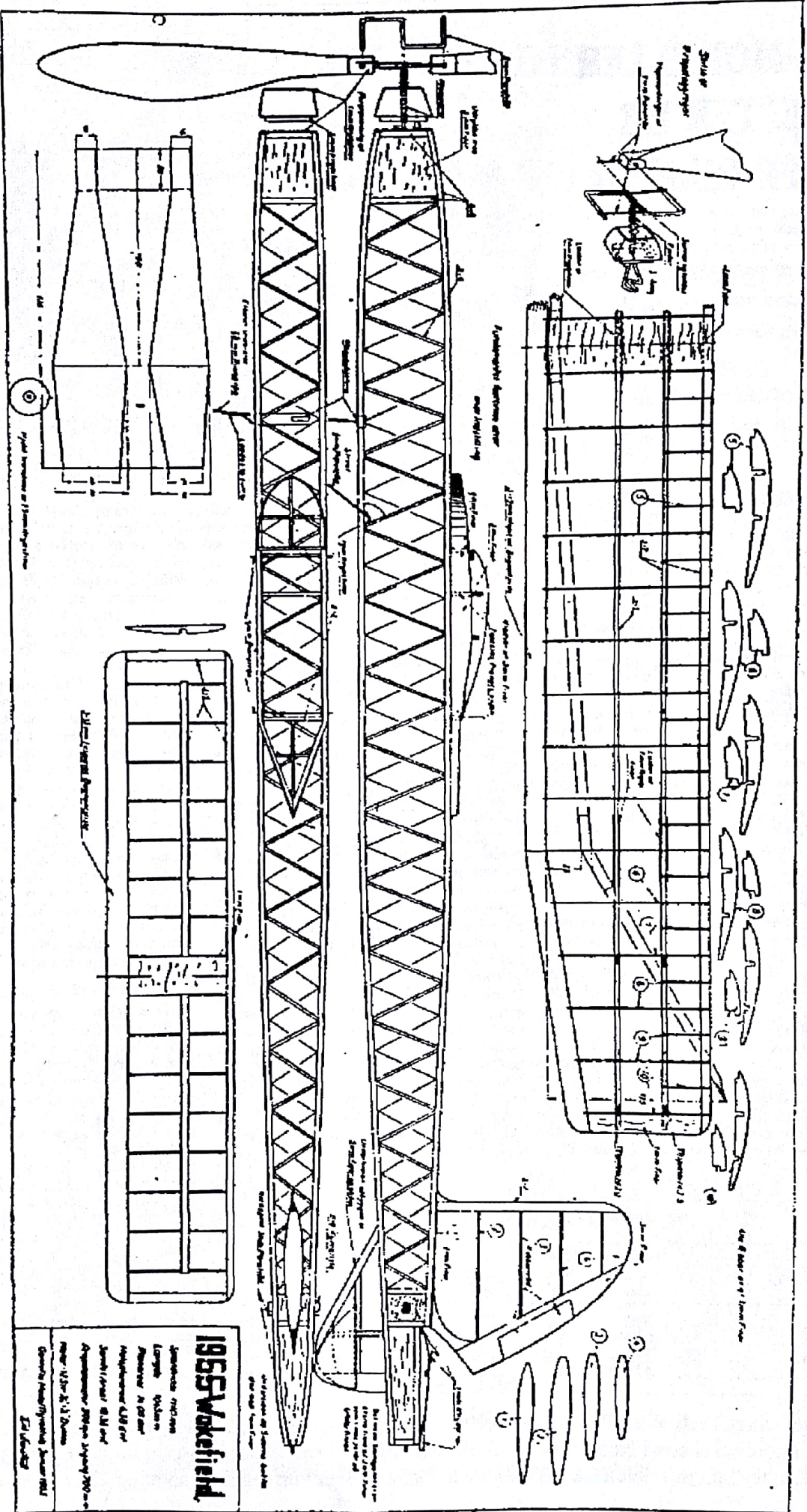
Ja, det glæder vi os så til at se nu!

PW.

Nye fritflyvende gasmotormodeller

Type	Hovedplan dm <sup>2</sup>	Haleplan dm <sup>2</sup>	Totalareal dm <sup>2</sup>	Vægt gram	Spændvidde mm	Længde mm
Napoo .....	28.9	10.1	39.0	780	1650	1115
Sus .....	29.4	9.5	38.9	778	1550	1030
Fandango .....	27.5	9.5	37.0	755	1550	950
Hexen .....	27.5	10.0	37.5	750	1485	1120

Øverst ses *Karl Erik Widell* med sin flotte velflyvende model med rullet balsakrop (nyt dengang) ved wakefieldkonkurrencen i Höganäs i 1956. *Widell* trækker op, *Børge Hansen* holder og *Niels Wagner Sørensen* tænder lunten. Siden fra FLYV havde i st. f. billedet en tegning, som jeg viser forstørret på side 4.



**1955 Wakefield**  
Landing system  
Landing gear  
Main fuselage  
Wing structure  
Tail boom  
Landing gear  
Wing structure  
Tail boom  
Landing gear

Nielsenstædts 1955-Wakefield har været den mest anvendte gumminotormodel til konkurrencebrug herhjemme i de sidste tre år. Der er nu udskrevet en konstruktionskonkurrence om en afløser efter 1958-reglerne.

# WAKEFIELD-MODELLER

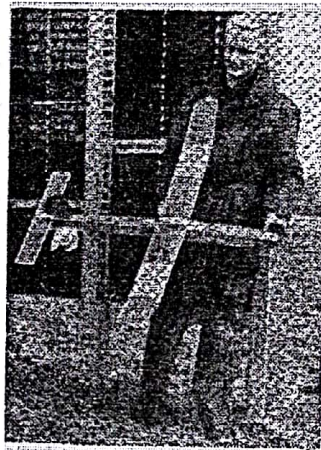
Af stud. polyt Erik Nienstædt.

**I** DE NYE Wakefield-regler, som træder i kraft til nytår, er vægten af gummimotoren nedsat fra 80 g til 50 g. Denne regelændring medfører, at man får 30 g ekstra til bygning af selve modellen, og det første problem der melder sig, er naturligvis anbringelsen af denne ekstra vægt. Jeg vil gerne med det samme understrege, at det følgende ikke må betragtes som noget generelt. Jeg kan kun angive de fremgangsmåder, jeg selv vil anvende ved udviklingen af den nye model, og jeg er overbevist om, at der er mindst ligeså mange meninger om dette spørgsmål, som der er wakefieldflyvere.

En wakefieldmodel, der må veje 180 g uden motor, kan bygges meget, meget solidt over det hele, hvis den samlede vægt skal bruges til materialer; men før man begynder på dette, er der et andet problem, man må tænke over. En model med en solid krop, et solidt plan og propelaggregat vil have en uheldig massefordeling (se A. & B. Hansens artikel i FLYV nr. 10, side 209). At massefordelingen har sin betydning, kan jeg illustrere i et eksempel. Min egen 1955-model vejer 125 g og er belastet med 25 g bly. Den fløj pænt, og jeg byggede derefter en model med samme profiler men med tungere plan, lidt længere balsabeklædt krop og en tung Bilgri-propel i næsen. Den kunne ikke bringes til at flyve. Den gik ujævnt ind i glidder p. gr. a. propellen (herom senere) og stallede hele vejen ned, ligegyldigt hvad jeg gjorde.

De modeller, jeg fløj til VM i Sverige, var af samme type og kunne kun flyve, når de var hårfint trimmet. Erik Knudsens model var derimod en let konstruktion belastet med bly, og efter at have set den og efter at have læst en artikel af Isacson om emnet, byggede jeg en model med let gitterkrop og en lille let propel. Den vejede 120 g og fik 30 g i tyngdepunktet, og den var OK.

Min første 1958-model får også gitterkrop med 4×4 mm længdelister, 2×4 mm tværlister og 40×40 mm maksimalt tværsnit. Af hensyn til glidningen får den et ret stort plan, ca. 15 dm<sup>2</sup>. Haleplanet bliver da kun ca. dm<sup>2</sup>, hvilket kræver en ikke for kort



Erik Nienstædt, danmarksmester 1955, har længe været en af vore førende modellflyvere og specialist i wakefieldmodeller, som han heldigvis fortsætter med samtidig med at svæveflyve i Polyteknisk Flyvegruppe.

krop (110-120 cm). Min 1957-model havde en motor på 14 strenger, der trak en 450×700 mm propel. Grunden til at jeg gik væk fra Bilgri-propellen (550×550) var, at den havde en meget ubehagelig virkning på den sidste del af motorflyvningen. Når en fældbar propel er foldet ud, er tyngdepunktet for langt fremme til glidning, og når motoren næsten er løbet ud, gør denne forskydning sig gældende, så modellen bliver næsetung. Når propellen klapper sammen, flyver modellen nedad med stor fart, og det er nok til at nedsætte flyvetiden betydeligt. Vi bruger altså en lille let propel med stor stigning, som også er effektiv ved små omdrejninger, og som ikke forårsager så stor tyngdepunktforskydning.

En 14 strengs motor bliver lovlig kort, så vi går ned til 12 strenger, som trækker en 420×600 mm propel. Nu da gummimængden er nedsat, må man bestræbe sig på at få motor-propelsystemet så effektivt som muligt. Det betaler sig derfor at være omhyggelig med fremstilling af propel-aggregatet,

og vi kommer til at bruge maximum-optræk under hver eneste konkurrencestart.

De gamle Wakefield-modeller havde kun ét svagt punkt, nemlig midten af planet. Næsten alle havarier var planbrud. Planmidten kan vi roligt bygge meget stærk på 1958-modellen, endda uden det går ud over massefordelingen.

Vi ved endnu ikke, hvordan den typiske 1958-model ser ud, men det går sikkert ikke helt galt, hvis man holder sig nogenlunde til disse retningslinier, altså:

Spændvidde ca. 1200 mm, planbredde ca. 130 mm med tilspidsning i ørerne, areal ca. 15 dm<sup>2</sup>. Tipperne hævet ca. 100-120 mm, haleplanareal ca. 4 dm<sup>2</sup>, finneareal ca. 2 dm<sup>2</sup>. Kroplængde 1100-1200 mm. Motor 12 strenger, ca. 650 mm lang, propel 420×600 mm, fældbar. Propelaggregat, haleflader og bagkrop let bygget. Planet må gerne være kraftigt, især på midten. Planprofil f. eks. NACA 6409. Modellen belastes så med bly i tyngdepunktet, til den kommer op på minimumsvægten.

## KDA's 4 konstruktionskonkurrencer efter de nye FAI-specifikationer

For at fremskaffe tegninger, evt. til udgivelse i byggesæt, af modeller efter de fra 1958 gældende FAI-klasser, har Kongelig Dansk Aeroklubs modellflyverråd udskrevet konstruktionskonkurrencer for at animere vore modelkonstruktører. De nærmere bestemmelser er udsendt til modellflyverne gennem »Modellflyvenyt fra KDA«.

Det drejer sig om en moderne wakefield-model i klasse C 3, som Nienstædt diskuterer i hosstående artikel. Desuden om en konkurrencemodel i klasse D 1, altså fritflyvende gasmotormodeller, hvor ændringerne er større end i C 3, idet vægten fremtidig skal være 300 gram pr. ccm slagvolumen og planbelastningen 20 g/kvdm.

Disse konkurrencer slutter 1. februar 1958.

De to linestyrede typer kræver længere udvikling, så her er fristen 1. maj 1958. Den ene er en hastighedsmodel i den nye klasse F 1, og da vi ikke tidligere har haft hastighedsmodeller udgivet her i landet, skal det ikke være en udpræget konkurrencemodel, men snarere en træningsmodel. Minimumsplanarealet er 2 kvdm, planbelastningen højst 100 gram/kvdm.

Sidste klasse er gruppe H, holdkapflyvning, hvor der også er betydelige ændringer. Og her skal udsendt også tages i betragtning, idet det kræves, at modellerne ligner »rigtige« flyvemaskiner og f. eks. yder godt udsyn for piloten.

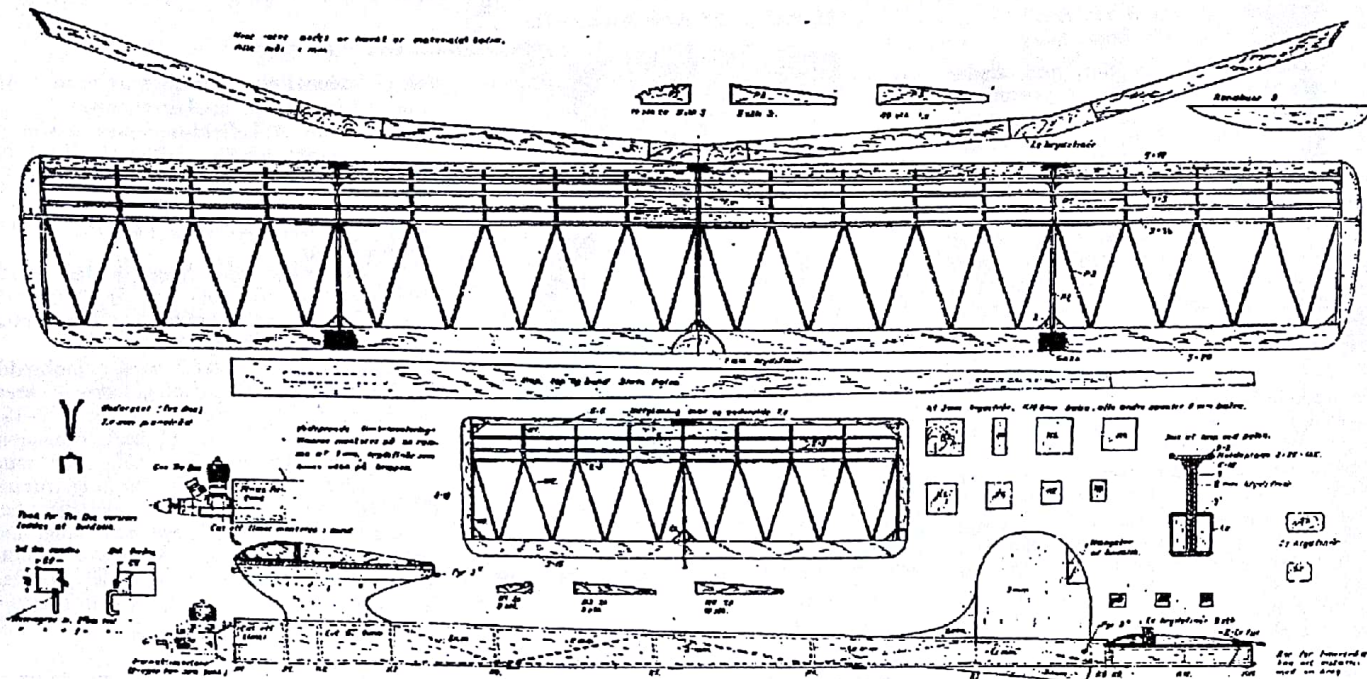
Det er tanken i de kommende numre at lade andre eksperter behandle de tre andre klasser.



Foto: Erik Knudsen.

**Höganäs 1956 :** Nienstædt jordstarter, Niels Wagner Sørensens skarpe blik iagttager spændt starten - tidtageren i baggrunden holder øje med, om Nienstædt starter korrekt - modellen skal hvile med 3 punkter på startbanen - og ikke skubbe ! En wakefieldflyvers mareridt var at blive "disket" for at skubbe. . .

# Byg en CONOVERY, en model i klasse 1/2 D



Tegningen leveres i lustryk i fuld størrelse fra KDA for 9,00 kr. for medlemmer, 11,00 for ikke-medlemmer.

CONOVERY Mk. 1 blev konstrueret i efteråret 1961. Fordringerne, jeg stillede, var: en model, som med kun 10 sek. motor-tid kunne komme højt op og glide godt. Til dette brug valgte jeg Conovers »Lucky Lindy« profil. Det er som bekendt med flad underside, meget skarp forkant og med turbulenslister, og det virker aldeles fortræffeligt. Selv i meget hårdt blæsevejr, som vi havde det til DM i Esbjerg, var modellen meget stabil.

Med et samlet planareal på 21,95 dm<sup>2</sup>, valgte jeg et haleplan på 25%. Det lyder måske af for lidt, men ikke desto mindre flyver modellen godt med det. Stall er meget hurtigt rettet op, selv hvis modellen hænger lodret, når motoren stopper.

KROPPEN er bygget som kassekrop. Top og bund er af 3 mm balsa. Siderne er af 1,5 mm balsa. De 2 forreste spanter er af 3 mm krydsfiner. Finnen er af 3 mm balsa. Baldakinen består af en kerne på 2 mm krydsfiner beklædt med 3 mm balsa på hver side.

Før beklædningen gives 1-2 gange dope. Beklædning er tyndt japan-papir. Der dopes indtil 5 gange med brændstofbestandig dope.

MOTOR. Jeg anvender 2 forskellige motorer. Holland Hornet 0,49 med timertank (timertanken bruges kun som tank). Propel 6x3 T.D.

Desuden bruger jeg Cox T.D. 0,49 med tryktank. Propel 6x3 T.D.

Begge versioner er forsynede med både brændstof-timer og termik-timer.

1939: Helt til højre ses Jørgen Larsens selvkonstruerede benzinmotormodel.

Den er samtidig med Niels Hassings Privateer (blad 1/2002 side 7).

Den anvendte motor kunne være den amerikanske Brown, som ses her.

Det skal bemærkes, at brændstof-timeren i T.D. versionen er en 1/2 A Tick-off Tatone timer, som sidder monteret i bunden af kroppen lige under tanken.

Hvis T.D. 0,49 benyttes, monteres denne på 2 stk. 7x7 mm hårdtræs bjælker, som er limet fast imellem de 2 forreste spanter. Tanken er monteret ovenpå bjælkerne lige bag det første spant. Der er ligeledes et lille understel af 1,5 mm pianotråd for at beskytte timeren.

PLANET er opbygget »semi-geodetisk« med en hovedliste, som går helt igennem profilet. Dette giver et meget stærkt og stift plan. Forkanten er en 5x10 mm hård balsaliste. Hovedlisten er en 3x16 mm mellemhård balsaliste, som skæres ud af en balsaplade. Hovedlisten skal samles helt færdig, før der bygges videre på planet. Bagkanten er en 5x20 mm hård balsaliste.

3 mm profiler ved knæk og tipper, alle andre profiler er 1,5 mm balsa.

Turbulenslisterne er 3x3 mm hård balsa.

Beklædning er tyndt japan-papir. Der dopes indtil 5 gange med brændstofbestandig dope.

HALEPLANET er opbygget på samme måde som planet. Forkanten er en 5x5 mm hård balsaliste. Hovedlisten er 2x9 mm balsa. Bagkant er 3x15 mm balsa. Profilerne er 1,5 mm balsa. Beklædning er tyndt japan-papir. Der dopes indtil 3 gange med brændstofbestandig dope.

Den samlede vægt med 2 timer er ca. 260-265 gr. Til næste år kommer der en planbelastning på 12 gr. pr. dm<sup>2</sup>, så skal der fyldes nogle få gr. ballast i modellen.

Som brændstofbestandig dope kan jeg anbefale Graupner's »Spannfix Immunc«. Det skal bare have lov til at hærdne ordentligt.

TRIM. Modellen stiger meget hurtigt og stejlt (ca. 80°) i højrespiral (1-2 omgange på 10 sek.). Glidet er ligeledes til højre. Dette opnås ved at »tilte« (hælde) haleplanet.

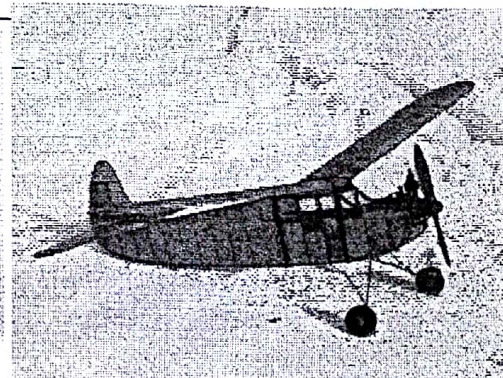
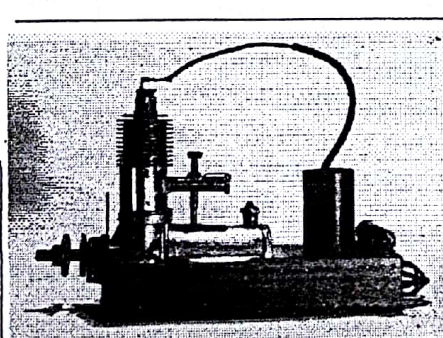
Hvis Holland Hornet 0,49 benyttes, er det muligt, at modellen ikke vil stige i højrespiral, men fortsætte lige op. Dette afhjælpes ved at montere 1-2 spændskiver på den venstre af motorskruerne. Det giver så meget højretræk, at modellen nok skal komme rundt til højre.

Hvis Cox T.D. 0,49 benyttes, er det muligt at modellen, inden den når tophøjde, trækker for meget til højre og vil fortsætte i et spiraldyk. Dette afhjælpes ved at give motoren venstre-træk. Man kan file lidt af motorbjælkerne på indersiden og samtidig gøre hullerne til skruerne lidt »ovale«, således at motoren kan »dreje« imellem motorbjælkerne.

Dette var lidt om Conovery Mk. 11, og lad os så se nogle flere 1/2 D'ere til konkurrencerne.

Steen Agner.

DMV har tegning af Conovery





DM 1952

# DM for fritflyvende modeller

Fint vejr ved mesterskaberne i Odense lufthavn  
Nye folk vinder frem i hård konkurrence med gammelkendte navne  
To nye danmarksmestre — og en ung genganger

EFTER den nye ordning kombineres danmarksmesterskaberne for udendørs fritflyvende modeller, mens man de senere år har holdt et for svævemodeller og et for motormodeller. Endvidere er konkurrencen samtidig udtagelseskamp for vore deltagere i internationale konkurrencer, så i virkeligheden er det hele tre eller fire konkurrencer i een.

Og mens man tidligere skiftede rundt på stedet efter en turnusordning, der ikke altid var lige praktisk, holdes konkurrencen nu centralt, og rejseudgifterne fordeles ligeligt mellem deltagerne. Også dette fungerede godt, satte deltagelsen af fjernereboende i vejret uden øjensynlig at svække den lokale deltagelse.

Konkurrencen var berammet til Store bededag; men da forudsagde flyvevejrtjeneren stærk vind, og det slog også til, så aflysningsorganisationen svarede udsat til søndage på opringningerne. Et par enkelte var dog rejst til Odense og blev der til om søndagen og fik således en lille ferie ud af det.

Søndag lød udsigten langt bedre, og fra alle kanter tog modelflyverne til Odense lufthavn. Der herskede en svag til jævn vind, som ganske vist ikke blev sydvestlig som forudsagt, men derimod østlig. Samtidig var det letskyet — kort sagt fint konkurrencevejr. Der var godt med termik — og dertil svarende faldvinde, så der blev god brug for termikbremserne. Nogle af disse fik modellerne til at komme ned i spin, og andre var ikke mere virkningsfulde, end at modellerne alligevel fløj bort. Og så var der de sædvanlige uforudsete bortflyvninger — lige før konkurrencen eller under trimning mellem konkurrenceflyvningerne!

## Fine svævemodeller

Der var 20 deltagere med svævemodeller, flere end de sidste år. Standarden var gennemgående god, starterne pæne — selvfølgelig med de undtagelser, der bekræfter reglen. *Børge Hansen*, *Jens Arne Lauridsen* og *Scott Hansen* fra Odense fik maximum i første periode, og et par var ikke langt fra. Da Scott ikke havde reservemodel, og modellen var væk, var han ude af spillet.

I anden periode havde *Torben Stripp* (105), *Henry Ekelund* (113), *Arne Hansen* (301) og den lille *John Christensen* (523) over de 5 minutter, men dog førte henholdsvis *Jens Arne* og *Børge*, fulgt af *Paul G. Jørgensen* (113), *John Christensen* og *Ove Nødum* (105).

I sidste periode fik *F. Neumann* (105) og *Stripp* maximum, men de havde begge en dårlig første flyvning, der trak dem ned. *Børge Hansen*, som fløj 244 i anden periode, fløj nu 267 og fik dermed ialt 811 sekunder. Ikke mange kunne true ham på det tidspunkt. *Jens Arne*, mesteren fra 1948, kastede sit velkendte vurderende blik på skyerne og startede, fulgt i samme øjeblik af *Arne Hansen*, så deres snore nær var kollideret. Det lykkedes dem dog begge at komme fint op — men lykken stod dem ikke bi denne gang. En faldvind bragte begge modeller ned på omkring to minutter!

Det blev således igen et nyt navn, der indgraveres på KDA's vandrepokal, som har vandret siden 1944 med nyt navn hver gang. *Børge Hansens* sejr er uhyre velfortjent. Han har været med i mange år og i toppen i adskillige af de sidste. Kun et uheld hindrede ham i sejren i 1950, og et andet uheld bragte ham langt ned i rækken i fjor.

Nr. 2 blev et nyt navn: *John Christensen* fra modelflyveklubben *Djursland*. Han har kun været medlem godt et år, og fik både a-, b- og c-diplom sidste år. Han er kun 14 år, så ham kan man vente sig noget af. Han fløj en svensk konstruktion, kaldet *Vi-*

king. *Børge* fløj sin *Pjerri 70*, udviklet af de tidligere, men forsynet med ellipsetipper.

*Jens Arne* blev nr. 3 med to af sine ældre modeller; *Paul G. Jørgensen* bragte *Pingvinen* højt oppe i listen som nr. 4 denne gang (også *Ekelund* placerede sig pænt som nr. 8), og *Uffe Wöldiche Christensen* fra Slagelse blev nr. 5.

## Nyt håb for gumminotormodellerne

De fine gumminotormodeller har ikke kunnet genvinde deres popularitet fra før krigen. Et par af vore gamle holdt dem vedlige, men det har knebet med ny-rekruttering. To navne har dog gjort sig bemærket de sidste år, og den ene af dem, *Bjarne Jørgensen* fra Odense, vandt mesterskabet. Det gjorde han også som 14-årig for to år siden. Da havde han ikke meget konkurrence, og hans præstation med en C1-model var kun 224 sekunder.

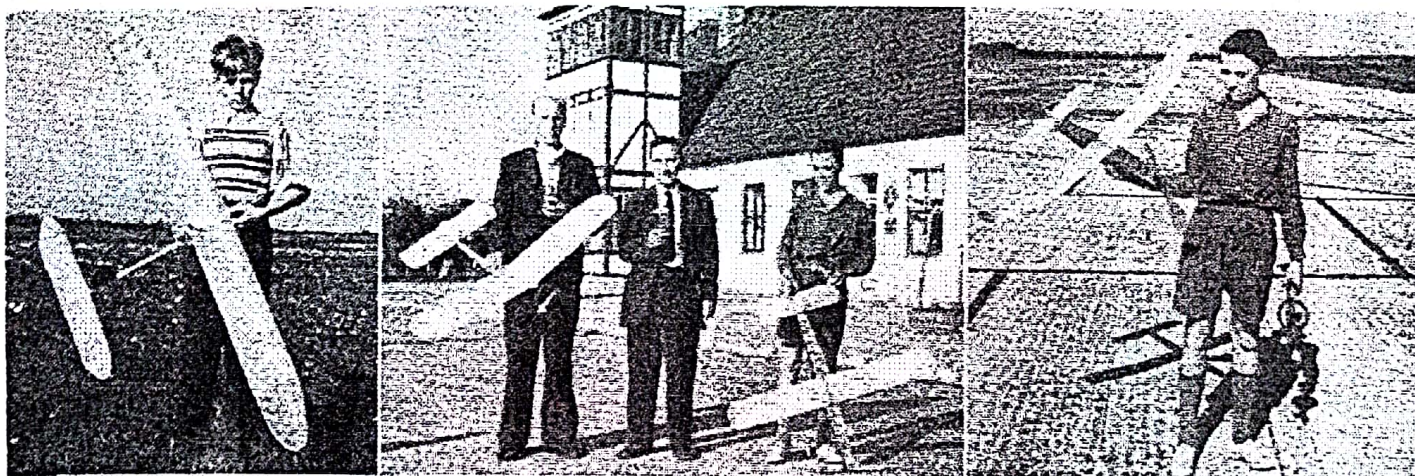
I år slog han selve *Carl Johan Petersen*, sin konkurrent som »nyt håb«, *Erik Knudsen* fra Slagelse, samt endnu en af de gamle, *Jørgen Larsen*, nu medlem af *Progress*. Han gjorde det med to maximumtider og en mellemliggende mere beskedne flyvning, ialt 667 sekunder. Han var den eneste, der ikke fejlstartede. Sikkest startede han sin *Calle 18W*, som han ikke nåede at få igen. Så tog han sin *Tempo*, der også startede pænt, men kun opnåede 67 sekunder; men i sidste start, da man spændt jagttog ham for at se, om han kunne slå *Calle*, hvortil krævedes over to minutter, steg hans *Tempo* fænomenalt i termik og fik endnu en maximumtid til ham.

*Calle* var forsigtig med sit motorgummi, og det indbragte altså andenpladsen. Han havde ikke fløjet siden sidste DM.

*Knudsen* havarede efter første flyvning, der (med forsigtigt optræk) gav 114 sek., sin propel og indsatte en *Clco* som reservemodel i anden start (55). I sidste omgang prøvede han igen *Wakefield* modellen, men propelbladet røg af igen. *Jørgen Larsen* fik det typiske »solskinsbrud« af sin nye gumminotormotor, og selv om han genopbyggede forkroppen på sin gamle *Liberty*, fik han ikke meget ud af den.

## Dårlig flyvning med gasmotormodeller

Kvaliteten af gasmotormodelflyvningen lover ikke godt for vor deltagelse med disse modeller i den nordiske landskamp. *Peder Pedersen* fra Odense vandt med 265 sekun-



Til venstre den 14-årige *John Christensen* fra klubben »Djursland« med sin svenske A2 »Viking«. Han blev overraskende nr. 2. — I midten de tre mestre med KDA's vandrepokal: *Peder Pedersen*, *Børge Hansen* og *Bjarne Jørgensen*. — Til højre den 16-årige *Bjarne* med sin *Tempo*, danmarksmester for anden gang — skal til VM i Norrköping til sommer.

Dette VM står tydeligt i den gamle redaktørs erindring. Som man vil kunne se i referatet, har svævemodellerne i Danmark stadig en høj standard, medens gumminotormodellerne er på vej frem. Balsa var nu til at købe, og det samme var motorgummi, som dog var en dårlig kvalitet *Dunlop*. *Dunlop* var ellers godt gummi, men det vi kunne få i Danmark, var ikke godt. Først i 1953 fik vi fat i det nye vidundergummi - *Pirelli*. Gasmotormodellerne er *Weishaupt* ikke tilfreds med - de får et ord med på vejen ...

der, eet sekund mere end sin præstation i A2, hvor han blev nr. 20 og sidst!! Det giver et perspektiv af uhyggelig art. Mange steder i udlandet er gasmotormodellernes præstationer af samme størrelsesorden som svævemodellernes. Nedsættelsen af motortiden fra 30 til 20 sekunder har man ikke overvundet. Den blev indført, fordi 30 sekunder i udlandet fik modeller så højt op, at de forsvandt i alt for stor grad. Det gør de stadig på 20, og mange vil have dem ned på 10!

Men når nu motorsekunderne er så kostbare, hvorfor bliver de ikke udnyttet? Motortiden burde ligge på 19-20 sekunder hver gang, men lå i gennemsnit kun på 15. En forøgelse til nær de 20 vil dog give 33% større gennemsnit plus væsentlig større termisk chance.

Pedersen brugte en 2.5 ccm ED Mk III, og den burde have kunnet give større resultat. Der var flere andre udenlandske motorer, som heller ikke førte til imponerede resultater. Nr. 2 blev *Mogens Erdrup*. I den sidste flyvning lavede modellen under motortiden et pludseligt dyk — uforklarligt egentlig. Bagefter fløj Erdrup med 18 sek. motortid en fin stigning, der viser, at Vikingmotoren godt kan være med, og flyvningen var på ca. 3½ minut. Både Pedersen og han fløj ME-34, mens den nye ME-36 desværre ikke var med.

Forhåbentlig kan de to, der udvælges til landskampen, præstere noget mere der.

— Alt ialt var det en god konkurrence med mange fine flyvninger. Der er fordele ved sådant et koncentreret mesterskab, men på den anden side kan antallet gøre det vanskeligt at følge med i det hele. Hvor må de store udenlandske konkurrencer med hundreder af deltagere være triste i den henseende!

### Resultater

**Svævemodeller:**

	1.	2.	3.	Ialt:
1. Børge Hansen .	(105)	300-244-267	811	
2. J. Christensen .	(523)	217-300-202	719	
3. J. Lauridsen ..	(608)	300-235-117	702	
4. P. Jørgensen ..	(113)	297-222-116	635	
5. U. Christensen (205)		215-230-185	630	

### Gummimotormodeller:

1. B. Jørgensen ..	(301)	300-67-300-667
2. C. J. Petersen ..	(301)	297-87-116-500
3. E. Knudsen ..	(205)	114-55-0-100

### Gasmotormodeller:

1. P. Pedersen ..	(301)	109-61-95-265
2. M. Erdrup ...	(301)	90-108-43-250
3. P. E. Hansen .	(301)	123-51-58-232

### Nye danmarkskrekorder.

Århus-modellflyveren *Per Heymann Andersen*, der er på KDA's Canadahold i sommer, har den 28/2 med en Wakefieldmodel fløjet 16 min. 06 sek. kontrolleret tid, hvilket er ny danmarkskrekord i C3. Først den 10/4 blev modellen genfundet i temmelig ødelagt stand, men det gav to nye rekorder i gruppe C og klasse C3 i distance på 23,9 km. Modellen fløj fra Århus privatflyveplads ud til Fuglsø på Mols, hvor de første modellflyvesommerlejre blev afholdt.

*Albert Sørensen* fra Windy i København, som den 3/2 opnåede 147 km/t i klasse F1, forøgede den 14/4 rekorden til 160 km/t. Med en 2.46 cm<sup>3</sup> ED motor har han således opnået en hastighed, der kun er 4 km/t under *Jan Mackhe's* absolutte rekord, sat med en 5 cm<sup>3</sup> Doolingmotor.

Endelig har *Hjørne Jørgensen* fra Odense sat rekord i klasse C5 på 59 sekunder med en helikopter med gummimotor. Den gamle rekord var kun på 5 sekunder, så det var da en forbedring.

### Første resultat i holdkapflyvning

Windy kom først med en rapport over en holdkapflyvning med linestyrede modeller. 3 deltagere fløj den 6/4 i en konkurrence over 10 km. De 4 opgav, men følgende 4 gennemførte:

1. <i>Harry Andersen</i> .....	15 min. 15 sek.
2. <i>Holm Jørgensen</i> .....	15 min. 49 sek.
3. <i>Uffe Larsen</i> .....	15 min. 55 sek.
4. <i>Albert Sørensen</i> .....	18 min. 50 sek.

### Landsholdene i modellflyvning

Til den nordiske landskamp i modellflyvning har KDA's modellflyveråd udtaget følgende landshold: Med svævemodel *Børge Hansen*, Sportsflyveklubben, og *Uffe Wøldiche Christensen*, Vingerne i Slagelse. Med gasmotormodel: *Mogens Erdrup* og *Peder Pedersen*, begge Odense.

Til verdensmesterskaberne med svævemodel i Østrig er udtaget *Børge Hansen*, *Arne Hansen*, Odense.

Til verdensmesterskaberne med gummimodel i Sverige er udtaget *Bjarne Jørgensen*, Odense, og *Erik Knudsen*, Slagelse.

Til verdensmesterskaberne med linestyrede modeller i Belgien er udtaget *Jan Mackhe* og *Albert Sørensen*, begge Windy, København.

Der kan i år ikke ydes fuld rejsegodtgørelse, men kun tilskud. Foruden ovennævnte kan udnævnte reserver deltage på egen bekostning.

### VM i linestyring ( fortsat fra side 11 ).

Desværre mangler lidt bogstaver i venstre side, MEN ...

mppe med eksperter. Men jeg tror, at hvilkenhelst af os kunne have gjort sig gældende, for startsikkerheden var ualmindelig rigtig. Det endte med, at en belgisk model ED 2,46 vandt foran alle de store 5 f. Den var nogenlunde hurtig til at rejse, mere økonomisk end de større motorer og fløj jævnt hurtigt.

Der kunne fortælles meget mere, både i flyvningen og om konkurrencens festlige afslutning på et hotel i Bruxelles, om søg i en hobbyforretning, om rejsen, om nogle vittigheder, om coca-cola'er; men vil slutte med at sige mine rejsekammerer tak for godt kammeratskab på turen forsikre alle danske linestyingsfolk om, vi ligger lunt i cirklen herhjemme.

*Egon Briks Madsen.*



FOTO: Poul Knudsen



FOTO: Poul Knudsen

Herover min reservemodel "Cleo", som KDA udsendte som begyndermodel. SP var konstruktøren, men *Weishaupt* havde ændret lidt på den. SP's model fløj meget bedre end byggesætsmodellerne - og nogle var utilfredse med, at KDA havde "forvansket" den.

Årsagen skulle dog nok findes i, at SP havde forsynet sin model med lidt større propel skåret med meget tynde blade i piletræ.

Det var min første balsammodel, som jeg tog A-diplom med ( 3x1min. ). Den kunne klare ca. 1 min. 30 sek. Da jeg forsynede den med SP's piletræpropel, fløj den let over 2 min. Og skaffede mig mit B-diplom ( 3x2 min. ). Billedet er taget den dag - en diset dag med stille vejr.

Herover ses den gamle redaktør vende tilbage i bekymret tilstand efter første start med en godt flyvende model ( EK-8 ), som dog nu havde knækket propellen, der ellers var skåret i abachitræ. Friløbspropeller er sårbare. Propellen blev limet og modellen brugt til tredje start. Epoxilim fandtes ikke dengang, så propellen knækkede. øv!

Til højre ses første start med forsigtigt optræk. Jordstarten gik godt, og jeg fik en pæn start ud af det.

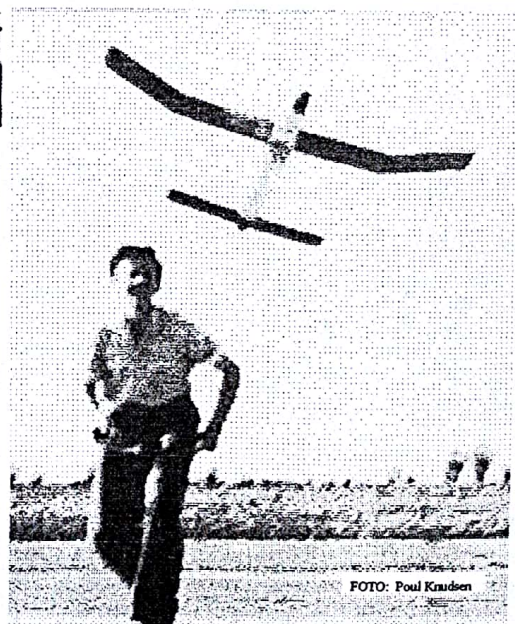


FOTO: Poul Knudsen

VM 1952

# VM I LINSTYRING

## Vor første deltagelse i international linestyringskonkurrence

EFTER et hektisk forarbejde med at skaffe pas, visum, billetter, bygge modeller, efter 24 timers togrejse, og efter at have udbredt kendskabet til linestyring blandt en masse mærkelige mennesker af mange nationaliteter, ankom vi endelig til den militære flyveplads ved Bruxelles, hvor deltagerne til VM var indkvarteret.

Der var deltagere fra England, Belgien, Holland, Frankrig, Spanien, Italien, Jugoslavien, Norge og Danmark, samt et hold fra U.S.Navy, og der herskede et sandt virvar af sprog, hvor hovedsproget var engelsk fingersprog.

Tæt opad den civile lufthavn Melsbroeck var der anlagt to linestyringsbaner med en dommertribune imellem. Banerne bestod af tykt linoleum, der var tjæret. Den mindste af banerne var beregnet til kunstflyvning og F1 og den store til F2, 3, 4 samt holdkapflyvning. På banerne var der malet kraftige hvide streger ved 11,38, 15,96 og 19 m fra centrum.

Lørdag eftermiddag begyndte konkurrencerne med en byggekamp over de tilmeldte modeller, og der kåredes vindere i tre forskellige klasser, kunstflyvning, hastighed og holdkapflyvning. Her opnåede Jan Hackhe en 2. plads med sin kunstflyvemodel. Der var mange fine modeller imellem, og man lagde navnlig mærke til det uhyre arbejde, der var lagt i overfladebehandlingerne. Forbavsende mange modeller var sortlakerede.

### Hvordan var modellerne?

I alle grene kunne man se og lære nyt, og vi prøvede på at få tips af de forskellige deltagere; men først efter stævnet var det rigtig villige til at udtale sig, og det viste sig da, at meningerne var meget forskellige og til tider helt modsatte. Men noget kan man dog fastslå, og det var, at kunstflyvemodellerne for det meste havde ret lange kroppe, trapezformede planer, og de var superlette. Mange havde motorerne indbyggede, så de ikke kunne tages ud, medmindre modellen blev brækket op. Af motorer brugtes mest lette typer fra 2,5 til 3,5 cm<sup>3</sup> som Elfin, Amco, Mc Coy 19. Kun tre havde større motorer som 5 cm<sup>3</sup>, deraf 2 danske.

Hastighedsmodellerne var så godt som alle bygget således, at de kunne adskilles i en øverste og nederste halvdel. I den un-

derste var motoren og tanken skruet fast, og i den øverste var plan, haleplan og styretøj fastgjort. De to dele samledes med tynde bolte. Underkrop, plan og haleplan var ofte lavet af aluminium. Motorerne var hovedsagelig indbygget således, at topstykket ragede op, og udstødningsporte m.m. var skåret af, så det passede efter modellens rundinger. De dominerende motorer i de forskellige klasser var ED 2,46 og den italienske Tigre 2,46 samt Dooling 29 og 61.

Reaktionsmodellerne havde meget små planer, og kroppene var tynde og spidse. Mange af dem var forbavsende lette og tilsyneladende ret spinkelt byggede. Motorerne var alle af Dynajet-typen, og nogle var barberede for koleribber.

Modellerne til holdkapflyvning var lidt forskellige og hovedsagelig forsynede med »hotte« 5 cm<sup>3</sup> motorer. De obligatoriske pilothoveder var tit meget festlige.

Før vi tog hjemmefra, vidste vi ikke noget om, hvorledes dansk linestyring stod i forhold til udlandets. Vi var forberedt på at bide fra os; men der var ikke nogen, der regnede med at blive verdensmestre, og hele denne imponerende samling af modeller virkede ikke opmuntrende. Yderligere nedbrydende for os var det også, at jeg i en prøvestart smadrede min nyeste og bedste kunstflyvemodel; en lodning i styretøjet sprang op, og nok var banen ikke af cement, men dog hård!

### Kunstflyvning

I det hele taget var vi godt nervøse, da konkurrencen begyndte. En af os skulle flyve som nr. 4 eller 5; men pludselig kom det gennem højtaleren, at man gerne ville se os på den lille plads til kunstflyvning. Holger Eriksen lagde for med sin ED 2,46 og begyndte fint på programmet, men kom ikke ret langt, inden han havarede totalt. Ret hurtigt igen blev der kaldt på os, og denne gang fløj jeg. Min ED 2,46 gik elendig. Jeg nåede kun halvt igennem programmet, inden den satte ud, og man havde ikke lov til at starte igen til trods for, at de 8 min. flyvetid ikke var brugt op.

Næste mand var Jan Hackhe, som fløj med sin Forster 29. Det var tydeligt at se, at det generede ham en del, at han ikke kunne bruge mere end 16 m line; men programmet blev gennemført med en meget sikker flyvning. Albert Sørensen, som fløj sidst med sin ED 2,46, var mere dristig i sine øvelser, og dette behagede åbenbart dommerne, for det viste sig senere, at en belgier som udførte det meste af sit program i græstohøjde lå placeret meget fint.

I kunstflyvning var der kun to flyvninger til hver deltager, og i sidste runde indledte Holger igen. Han havde nu kun sin Forster 29 tilbage og konkurrencens største model. Den var ikke god i de korte liner, og motoren satte ret hurtigt ud. Min egen motor gik endnu dårligere end før, og flyvningen var endnu kortere end den første. Både Albert og Jan gennemførte fint igen. Først efter vi havde afviklet alle vore starter, opdagede vi, at man blot kunne lade være med at komme, når der blev kaldt, så vi havde altså haft mulighed for at få vore motorer til at gå bedre. De endelige placeringer blev for Albert nr. 6, Jan nr. 7, jeg selv nr. 9 og Holger nr. 11, men vi kunne have gjort det bedre, og selv englænderen Ridgeway, der blev nr. 1, imponerede os ikke. Udfaldet afhænger jo også for en stor del af, om dommerne vil se fint behersket kunstflyvning i sikker højde, eller noget djævelblændt halsbrækkende lige over jorden.

### Da Albert Sørensen var nær ved en VM-titel

I hastighedskonkurrencen fløj vi kun en enkelt start den første dag, og det var Albert som med sin ED 2,46 fløj 155,8 km/t og sammen med englænderen Wright placerede sig i spidsen. Spændingen var derfor stor, da konkurrencen fortsatte om søndagen, hvor varmen var tiltaget endnu nogle grader til ca. 35° i skyggen. Da Albert fløj, kunne vi ligefrem høre motoren svede. Det blev ikke så godt som dagen før, og den omstændighed, at han lørdag aften havde trådt et søm op i den ene fod, hjalp ham ikke hurtigere rundt om standen. For englænderen, der også fløj med ED 2,46, men som glødhovedmotor, lykkedes det at nå op til 158,5 km/t og Albert blev således nr. 2.

I 5 cm<sup>3</sup> klassen startede Jan med sin Dooling 29; men til trods for, at han fløj hurtigere end nogensinde før, og satte ny danmarkrekord med 175,6 km/t, blev han nr. 6, hvilket dog må betragtes som meget fint i den hårde konkurrence. Franskmanden Dr. Millet blev nr. 1 med 198,3 km/t.

Med 10 cm<sup>3</sup> og reaktionsmodeller var der ingen dansk deltagelse. De blev vundet henholdsvis af italieneren Battistella med 233,7 og spanieren Tllan 225 km/t.

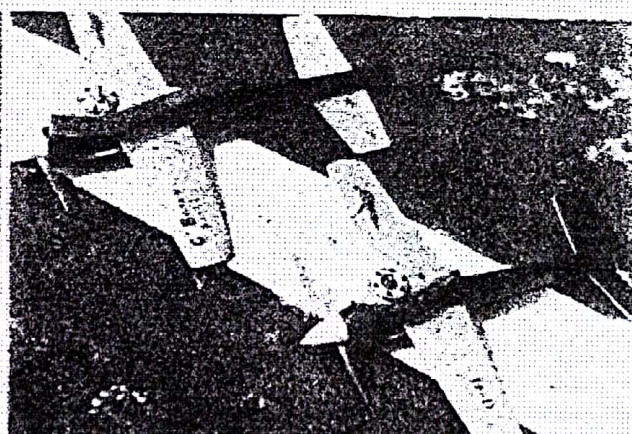
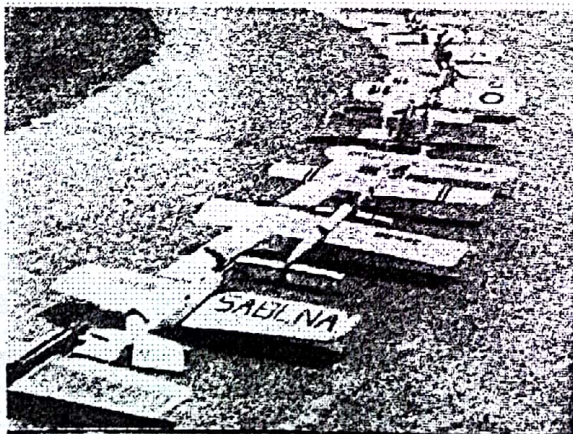
Det hændte nogle gange, at hastighedsmodellerne under flyvningen lige strejfedes startbanen, hvorved propelbladene brækkede af, og motorerne kørte videre på stumpene og de ret tunge spinnere. Det lod uhyggeligt, motorerne skreg og hylede, og det dampede voldsomt af modellerne. Men i det store og hele blev de fløjet pænt og sikkert. Modelflyverne for rundt om standen; men hånden kom ikke i gafflen, før motorerne gik alt hvad de kunne, og modellerne lå jævnt i luften. Landingerne foregik jævnt og glat.

Ingen danske havde tilmeldt sig i holdkapflyvning, fordi vi troede, at vi her skulle

→ S. 2 Side 10

Billederne af holdkapsflyvningsmodellerne kunne desværre ikke kopieres.

venstre modellerne fra holdkapflyvningen. Den forreste vandt skønhedskonkurrencen. — I midten kunstflyvningsmodellerne. — Til højre den engelske vinder i klasse F1 sammen med storebror i F2, der har sat FAI-rekord med 211 km/t og blev nr. 1 ved VM.

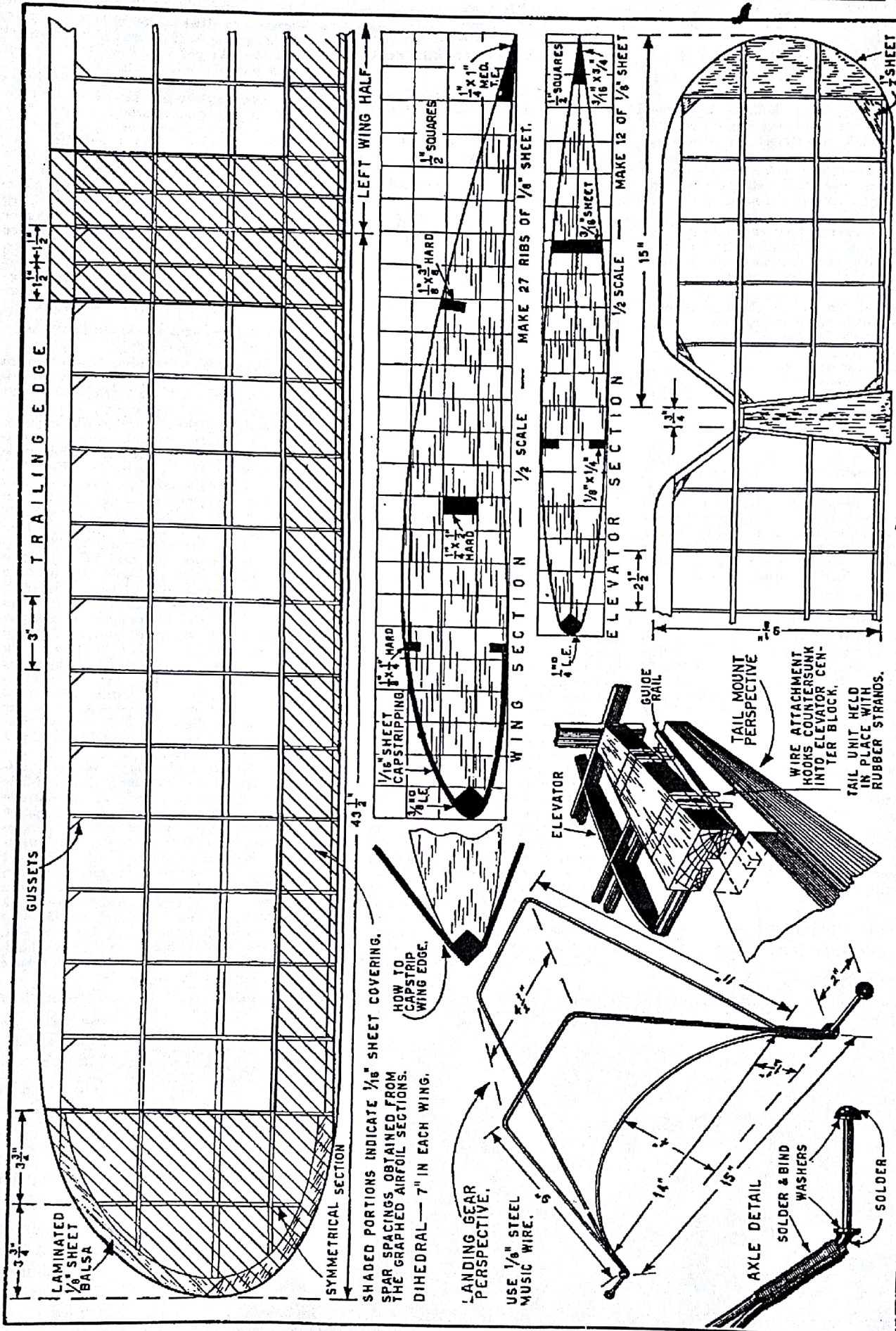


Reportagen er skrevet af Egon Briks Madsen.

Han er en af organisatorerne indenfor modelflyvningen efter krigen.

Mange er de konkurrencer og sommerlejre, som han har ledet.

Niels Hassing byggede denne amerikanske model allerede i 1939 !



DESIGNED BY  
**TRACY PETRIDES**  
 DRAWN BY  
**FELIX JOUAN**

SCALE— $\frac{3}{16}$ " = 1" EXCEPT RIBS & PERSPECTIVES.  
**"THE PRIVATEER" PLATE 1**

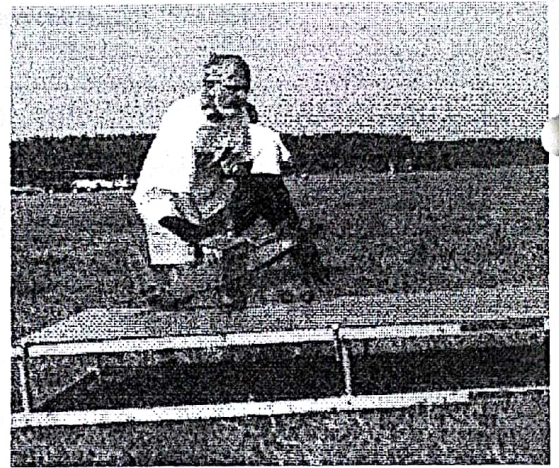
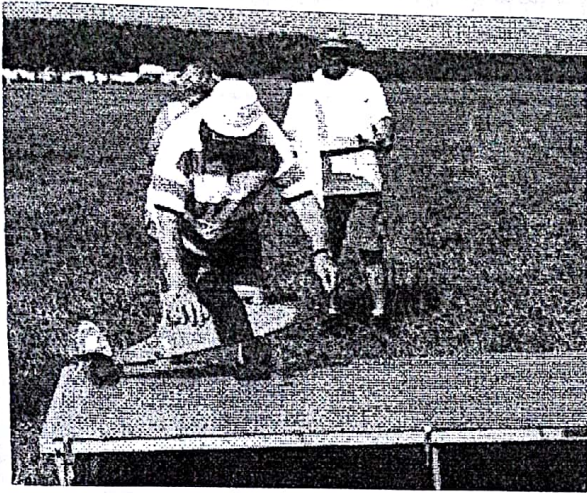


## Billedside

SM 2002

Tv.: Ingvar Persson starter sin Korda-37.

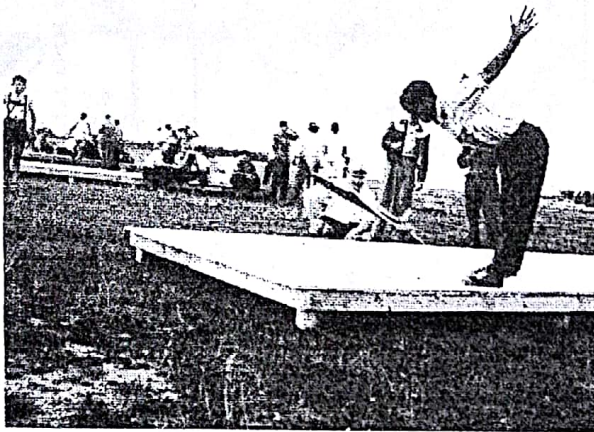
Th.: Her det Sten Persson, der sender sin Adams-1937 afsted. En canadisk wakefield med gear i næsen - meget vellyvende i Stens hænder!



1955 - 1956:

Tv.: Widell vil absolut ikke "diskes" for at skubbe. Fra VM i 1955, hvor han blev nr. 8 af 70 deltagere - hidtil bedste danske wakefieldresultat.

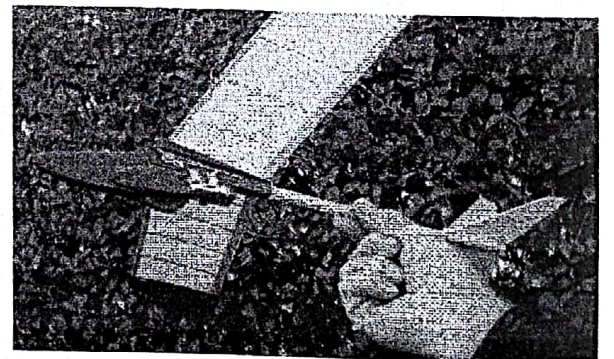
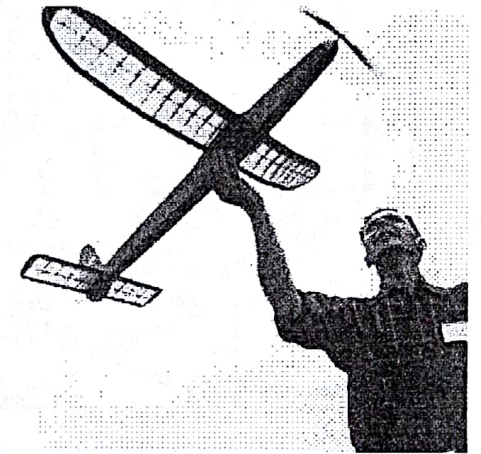
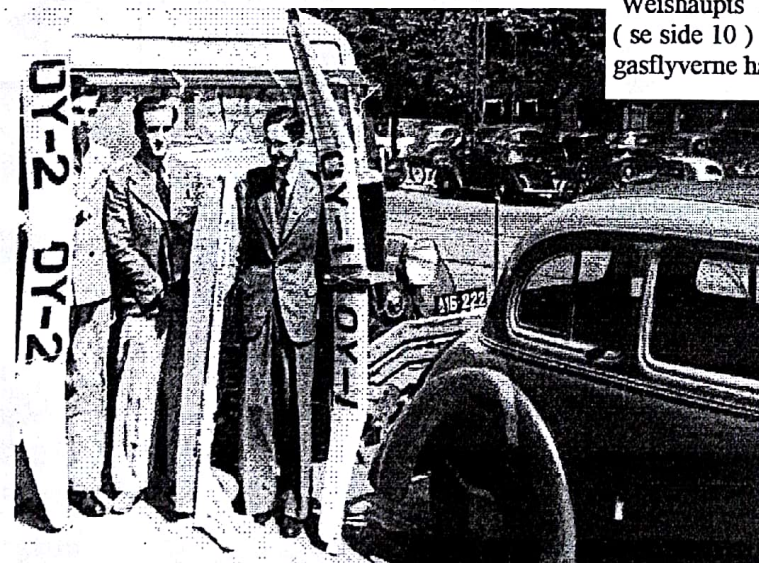
Th.: Niels Wagner Sørensen - også ved VM i 1955, hvor han var med til at sikre en dansk holdplacering som nr. 8 af 19 nationer. Selv Weishaupt var tilfreds.



Tv.: E.K. med EK-9 for sidste start ved VM i 1956, hvor jeg blev nr. 3. Nr. 2 blev Anders Håkansson, som fløj proxy for en amerikaner!

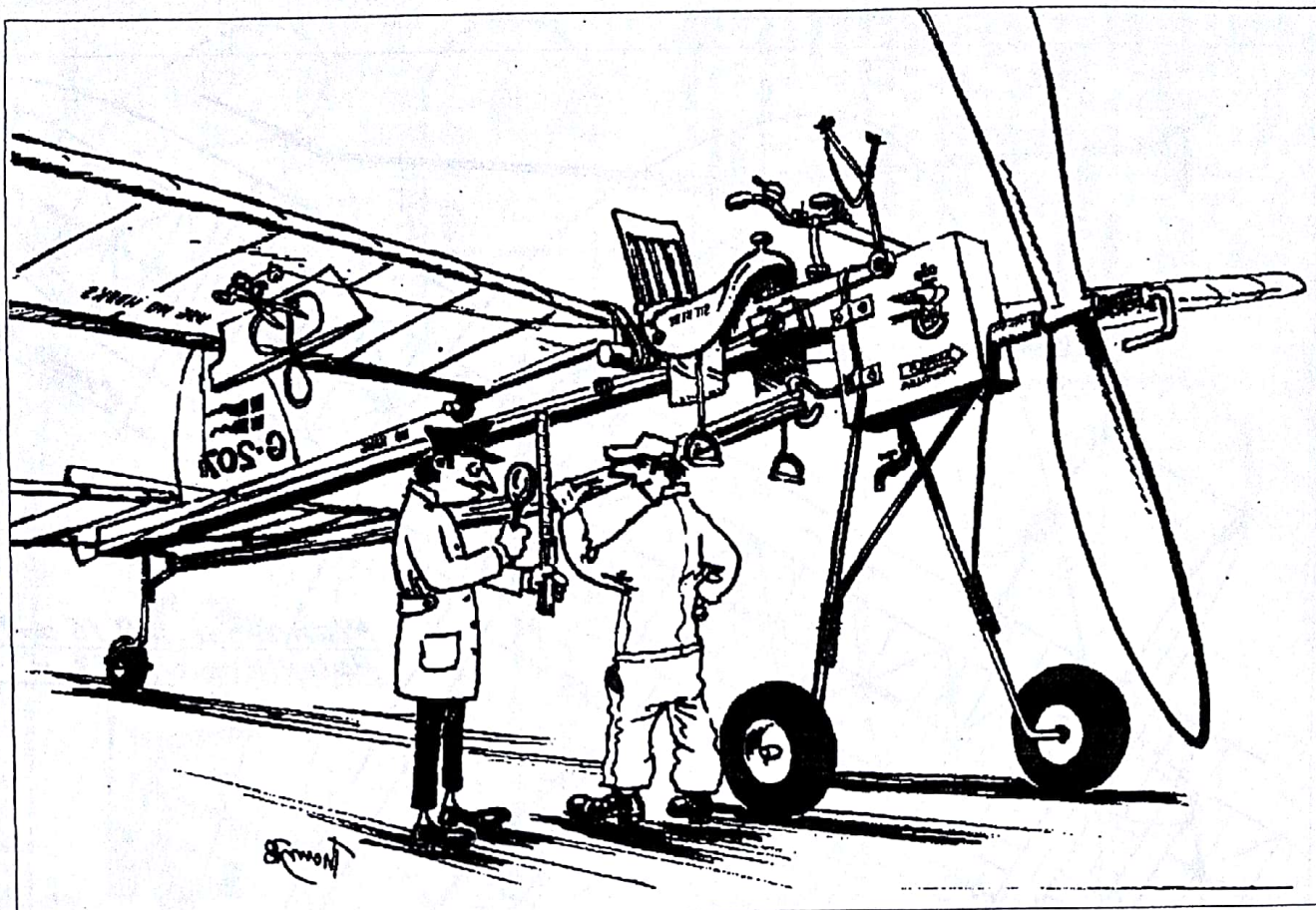
Th.: Første danske deltagelse til VM i gas var i 1955. Her ses Erik Johansen, der blev nr. 25 ud af 75 deltagere. Hans F. Nielsen var også på holdet.

Weishaupts manende ord ( se side 10 ) fra DM-52 til gasflyverne havde hjulpet !



Herover : Bjarne Jørgensen har sin Jetex-50 model klar

I 1939 deltog danske modelflyvere for første gang i en stor international konkurrence "King Peters Cup" i England. Billedet viser fra venstre Richard Jensen OMF, holdleder Sven Wiel Bang og Jørgen Nissen OMF. Reportage i næste nummer !



### **Sidste nyt indenfor ultralette fly ?**

Kontrollanter fra Statens Luftfartilsyn underkaster typen her et minutuost eftersyn inden en evt. godkendelse i eksperimentalklassen. Undersøgelsen gælder her motorkraften. Det forlyder, at man er betænkelig ved en for kraftig motor - og at typen kun kan godkendes med et meget lille motortværsnit. Hvor stort et antal strenge er eksperterne indtil videre ikke enige om...

Så snart typen er godkendt, vil der blive udarbejdet udførlige arbejdstegninger. Et byggesæt vil blive fabrikeret til salg for et beskedent beløb. Man vil også kunne købe licens til at fremstille og sælge typen. Interesserede kan allerede nu henvende sig.

Det forventes, at typen vil blive meget populær over hele verden. Herved vil behovet for godt motorgummi stige kraftigt. Det vil formentlig også betyde højere kvalitet og lavere priser på motorgummi til modelflyveformål.

Det har været frygtet, at gummimotormodellerne tilhørte en uddøende race på grund af svigtende forsyninger af motorgummi - det ser nu ud til, at man ikke behøver at frygte deres forsvinden længere. Fra sædvanligvis velunderrettet kilde ...

E.K.

**Hvad siger eksperterne ? Vi spørger det danske wakefieldhold ved VM i 1955 og 1956 :**

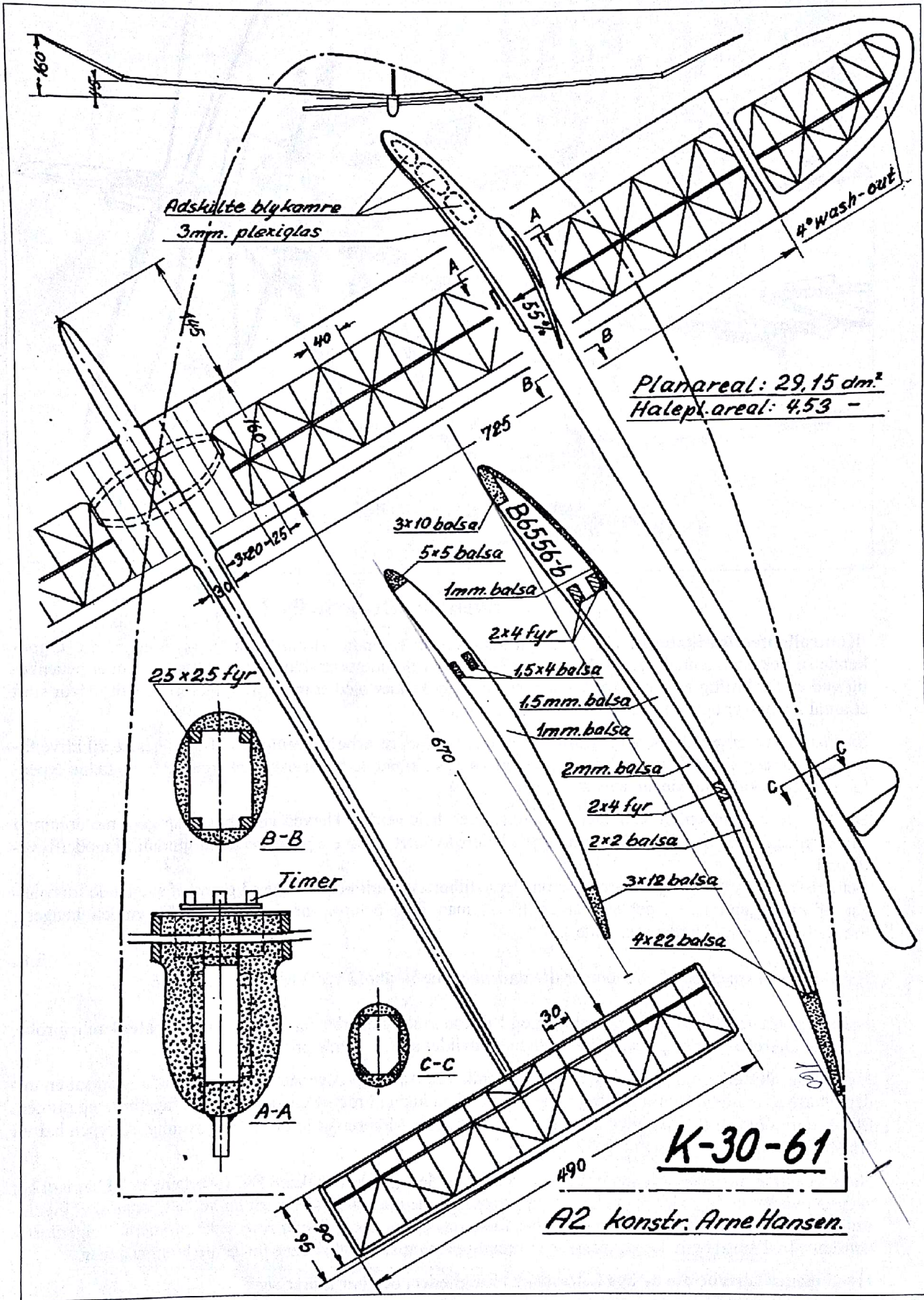
**Erik Nienstædt:** Som ekspert på området og ledende seniormedarbejder i patentdirektoratet kan jeg røbe, at patent allerede er udstedt. En spændende ting udviklet ud fra gamle principper.

**Karl Erik Widell:** Som professor i aerodynamik ved Aalborg universitet har jeg allerede iværksat en undersøgelse af muligheden for at udvide patentet med en lukket krop og en kabine til passagererne og piloten. Større flermotorede fly vil kunne udvikles i løbet af få år. Motoren er jo meget miljøvenlig, så typen har en stor fremtid !

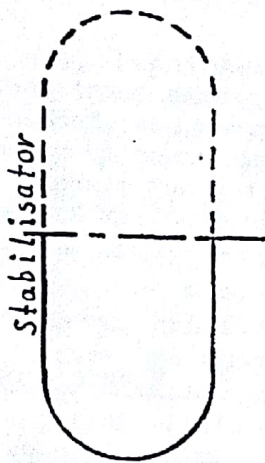
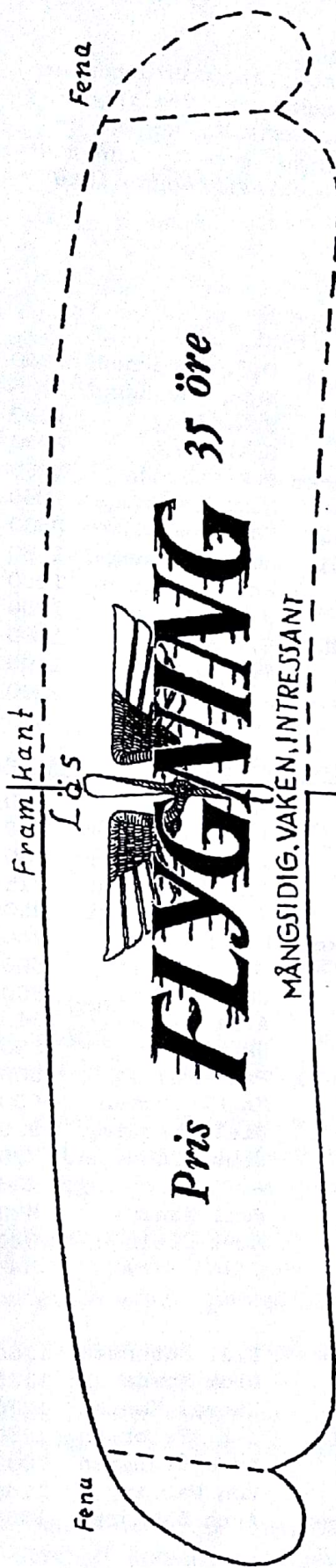
**Niels Wagner Sørensen ( indenfor bankverdenen) og den gamle redaktør EK (overlærer):** Vi har haft lidt skepsis overfor muligheden for at kunne trække motorerne op. Men Nienstædt og Widell, som jo er ingeniøruddannede og har større viden end os, har forsikret os om, at det ikke bliver noget problem. Ingeniørvidenskaben vil hurtigt udvikle avancerede optræksapparater, som vil erstatte de gamle boremaskiner.

**Hvad mener læserne om de nye fantastiske muligheder, der her åbner sig ?**

Atter en Arne Hansen model - lige til at bygge !



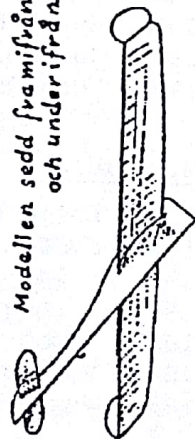




Ankmodell  
BRUKSANVISNING

ring i avståndet mellan sidorna på blott någon millimeter gör sig gemenst märkbar i flygegenskaperna. Tyngdpunkten ligger från början väl långt bakåt, varför det kan ha sitt intresse att experimentera med en framtåflytning av denna. Fäst för detta ändamål en vikt inuti kroppen olika långt framför vingens genom klistring eller på annat sätt. Efter varje ändring av vikten måste stabilisatorns inställningsvinkel på nytt utprovas. Genom sådan växelvis ändring av tyngdpunktsläge och stabilisatorinställning kan man göra goda iakttagelser över ankans höjdstabilitet. Anktypen är känd för sin utomordentliga höjdstabilitet, vilket kanske är lättast att förstå om man icke betraktar den som en anka utan som ett normalt monoplan (d. v. s. som ett flygplan med mycket liten vinge och mycket stor stabilisator). Då det emellertid är ett generellt villkor för höjdstabilitet att längre fram belägna bärytor äro högre belastade än längre bak placerade sådana, med andra ord, de skola bära större vikt per kvadratmeter, måste vid

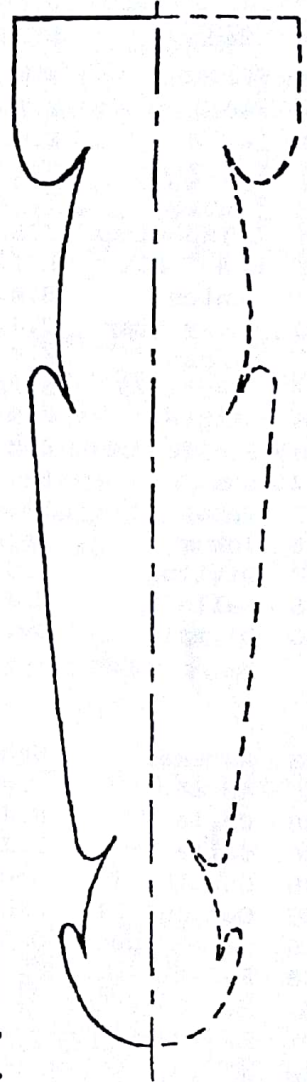
Modellen sedd framifrån och underifrån



Klipp först loss de tre olika delarna, vinge, kropp och stabilisator från arket. Vik sedan utefter de streckprickade mittlinjerna och klipp båda sidorna samtidigt så att de bli precis lika. Inklippen i kroppen, där vingen och stabilisatorn skola klämmas fast få varken göras för långa eller för breda, emedan dessa delar då ej fastna ordentligt. Vingen kan eventuellt klistras fast, men stabilisatorn måste vara rörlig, detta till skillnad från modell nr 1, där motsatsen är fallet. Se till att vingens välvning sträcker så långt ut emot spetsarna som möjligt emedan den annars blir för vek.

Trimningen av modellen sker genom ändring av stabilisatorns inställningsvinkel. Genom att klämma tillsammans kroppens båda sidor, men blott vid stabilisatorns fränkant, mer eller mindre, ändras inställningsvinkeln avsevärt. En änd-

Flygnings modell nr 2.



Medföljer som bilaga till Flygning nr 3, 1935.

ankan tyngdpunkten under alla onständigheter ligga framför vingens tryckcentrum, varligen ungefär vid vingens framkant. En rätt utbalanserad anka är fullkomligt spin-säker. Kursstabiliteten var länge en av stötestenarna vid konstruktionen av ankor. Genom placering av fenor och sidoroder ute på ving-spetsarna kan emellertid detta problem numera anses löst. Svängar åstadkommas på så sätt att fenan på den sida, åt vilken modellen skall svänga, vikas något utåt. För att modellen över huvudtaget skall bli kursstabil måste båda fenorna från början vara något utåttållda, varför de streckade linjerna, utefter vilken fenorna skola vikas uppåt, stå något snett. Efter tillräcklig övning kan man få modellen att utföra just den manöver, man önskar. Kontrollera att modellen ej är skev genom att sikta framifrån.

A. & A. A. Boktr., Sthlm, Sverige 1935

Der er interesse for andemodeller i tiden. Her får du mulighed for - uden alt for mange byggetimer - måske bare en times tid, at afprøve typen. Flyveplads måske en stor stue eller en hal... Tegningen er "lånt" fra det svenske oldtimerblad udgivet af SMOS. Medlem af foreningen kan man blive for 140 sv. kr. pr. år. Bladet kommer 3 gange årligt. Henvendelse til formanden: Gunnar Wivardsson, Smaagatan 4, 434 36 Kungsbacka, Sverige

Hermed fortegnelse over de hovedsagelig danske tegninger, som veteranklubben er i besiddelse af, og hvoraf de fleste opbevares hos klubbens sekretær. Samlingen af tegninger øges stadig, og flere rekonstruktioner er på vej. Herunder Mogens Erdrups ME-14. Fortegnelsen er udformet efter det svenske system, men er indrettet efter de danske regler. Der gøres opmærksom på, at klasseopdelingen endnu ikke er helt på plads.

A 1

År	Navn	Konstruktør	Spv.
1939	F-J-1a	S.W. Bang	990
1938	F-J-1	S.W. Bang	990
1938	F-J-4	S.W. Bang	650
1938	F-J-7	Sv. Greig	485
1950	Fidusia	F. Neumann	1050
1944	Grimponimus	J.S. Petersen	1000
1953	HFN 7 FOX	H.F. Nielsen	1110
19	Junior	S.W. Bang	990
1950	Lucky Star	C.J. Petersen	1090
19	Myggen	K.F. Jensen	956
1952	Pjerri 75	Børge Hansen	1030
1946	Simplex	R.M. Jensen	1010
1948	Simplex II	D.M.I.	900
1977	Sus	Bj. Jørgensen	1180
1955	Tops	Kn. F. Jensen	800
1948	Jokum	Henn. Jønsson	920
1957	Qivitog	J.S. Petersen	1200
1946	Calle 8	C.J. Petersen	960
1950	Olympia	Sv. Greig	1000

A2

1953	Aurikel	Hans Hansen	1675
1950	AH-24	Arne Hansen	1790
1946	Calle 9	C.J. Petersen	1420
1946	Calle 10	C.J. Petersen	1390
1948	Cumulus I	Arne Hansen	1720
1948	Cumulus II	Arne Hansen	1720
1945	Donald Duck	Oscar Vang	1540
1948	F-J-2a	S.w. Bang	1710
1954	HFN 25 Gold	H.F. Nielsen	1700
1961	HFN 26 Begin	H.F. Nielsen	1600
1949	JAL 52	J.A. Laurits.	
1950	Krølle	Sv. Greig	1420
1949	Pjerri 69	Børge Hansen	1690
1962	Pjerri 80	Børge Hansen	1770
1970	Pjerri 83	Børge Hansen	1780
1954	Skymaster	H og B Hansen	1690
1960	Skymaster II	H og B Hansen	1690
1946	Segel Scout	S. Isacson	1610
1959	Sans Egal	M. Hyvarinen	2050
1947	Suomi	Mogens Erdrup	1410
19	Sp-5401 and.	J.S. Petersen	1800
1953	Victory	Hans Hansen	1650

Gasmotormodeller - ikke klasseopdelte.

1962	Canoverly	Steen Agner	1090
1950	Calle 16 D	C.J. Petersen	1320
1947	Typhon	Mogens erdrup	1120
1950	Jupiter	Peter Christa.	1190

Gl. klasse B og klasse A 3.

1941	Calle	C.J. Petersen	1840
1945	Diogenes	Kurt Rechnagel	2225
1938	F-J-2	S.W. Bang	1490
1939	F-J-6	S.W. Bang	2330
1944	Holger Danske	H.K. Lassen	1850
1949	KR-56	Kurt Rechnagel	1650
1946	KR-31 halel.	Kurt Rechnagel	2660
1948	KR 52 halel.	Kurt Rechnagel	1150
1939	Pluto	Kn. F. Jensen	1860
1944	Pelikan	H. Jønsson	1200
1937	SV-H1 fladk.	Sv. Herborg	1500
1944	SV-H1 opb.	Sv. Herborg	1500
1944	Ølhunden	J.S. Petersen	2000

Gummimotormodeller - ikke klasseopdelte.

1950	Balbo	Paul Kuniss	600
1950	Cleo	J.S. Petersen	720
1957	Cleo 58	J.S. Petersen	730
1954	Carioca	J.S. Petersen	775
1954	Caisar	J.S. Petersen	900
1938	F-J-3 stokmo.	H. Schrøder	740
1939	F-J-5	H. Schrøder	500
1950	Hugin	Paul Kuniss	800
1948	Kadet	Arne Hansen	760
1955	Knøws	Ukendt	500
1950	Musketör	Paul Kuniss	600
1934	Stokmodel	Kn.F. Jensen	600
1939	N.H.-15	Niels Hassing	990
1937	R-X-1	Johs. Thinesen	770
1948	Sportster	-	430
1950	Torpedo	Paul Kuniss	600
1948	Torpedo	Kurt Nielsen	920

Wakefield.

1949	Calle 18 W	C.J. Petersen	1160
1937	Korda	Dick Korda	1120
1968	Lola	Thomas Køster	1270
1957	Sussie II	J.S. Petersen	1250
1950	Tempo	Arne Blomgren	1080
1949	Voodoo	Ron Warring	1140
1952	Wake. Vinn.	Arne Blomgren	1080

Ud over de på listen anførte tegninger over 85 modeller har klubben tegninger til Jetex-modeller, nyere svæve og gummimotormodeller, mange fritflyvende skalamodeller, masser af tegninger til indendørs modeller, til gamle line-styrede modeller og et par reaktionsmotorer. - Man er velkommen til at ringe til undertegnede, hvis man søger noget bestemt.

Klubben søger selvfølgelig stadig efter tegninger til gamle danske modeller eller til lån med kopiering for øje. Det ville være dejligt, hvis nogen lå inde med tegning eller skitse til f.eks. SS-29 Weiher eller nogle af de flotte og velflyvende modeller, som Åge Høst Åris byggede. - Som supplement til klubbens beholdning af tegninger agter undertegnede straks at gå i gang med at samle skitser af især gamle danske modeller. Skitserne fylder ikke meget og er nemme at opbevare. Mange skitser kan hentes fra især gamle danske flyve- og hobbyblade, der er udkommet gennem årene. Også lidt nyere skitser har interesse, for de bliver jo også gamle engang. Og så må man tænke på, at det muligvis kan lade sig gøre at rekonstruere visse modeller fra sådanne skitser, som det f.eks. er tilfældet med ME-14, som jeg er i gang med at optegne i fuld størrelse.

Der findes uden tvivl mange gamle modeltegninger rundt omkring, og mange er måske betænkelige ved at lade dem kopiere på grund af alderdom. Tegningerne, der er i klubbens besiddelse, at næsten uden undtagelse alle kopieret her i Kalundborg i et ingeniørfirma med kopicenter. Ikke så få gange har jeg brugt en del tid på at "restaurere" gamle, lasede tegninger. I kopicentret bliver sådanne gamle tegninger lagt i en slags kæmpestor, gennemsigtig lomme, der beskytter tegningen totalt under kopieringen. Så man skal ikke være bange for at sende en gammel tegning til kopiering.

Poul Rasmussen.

Tak til Poul Rasmussen !

Poul har nu fundet tid til at afhjælpe et længe eksisterende savn. På side 18 kan ses en liste over en hel del af klubbens Tegninger.

Selv har jeg liggende en ufærdig liste i min PC - jeg vil forsøge at supplere Pouls liste med en del flere tegninger - også en hel del udenlandske.

Mangler man oplysninger om en models klasse - både i de gamle klassesystemer og i DMV's konkurrenceklasser - prøv at kontakte undertegnede.

Har du tegninger - også nyere - vil vi meget gerne låne til kopiering, så vi kan udvide vort kartotek. De nyere tegninger vil vel ad åre blive af interesse for nye oldtimerentusiaster...

E.K.

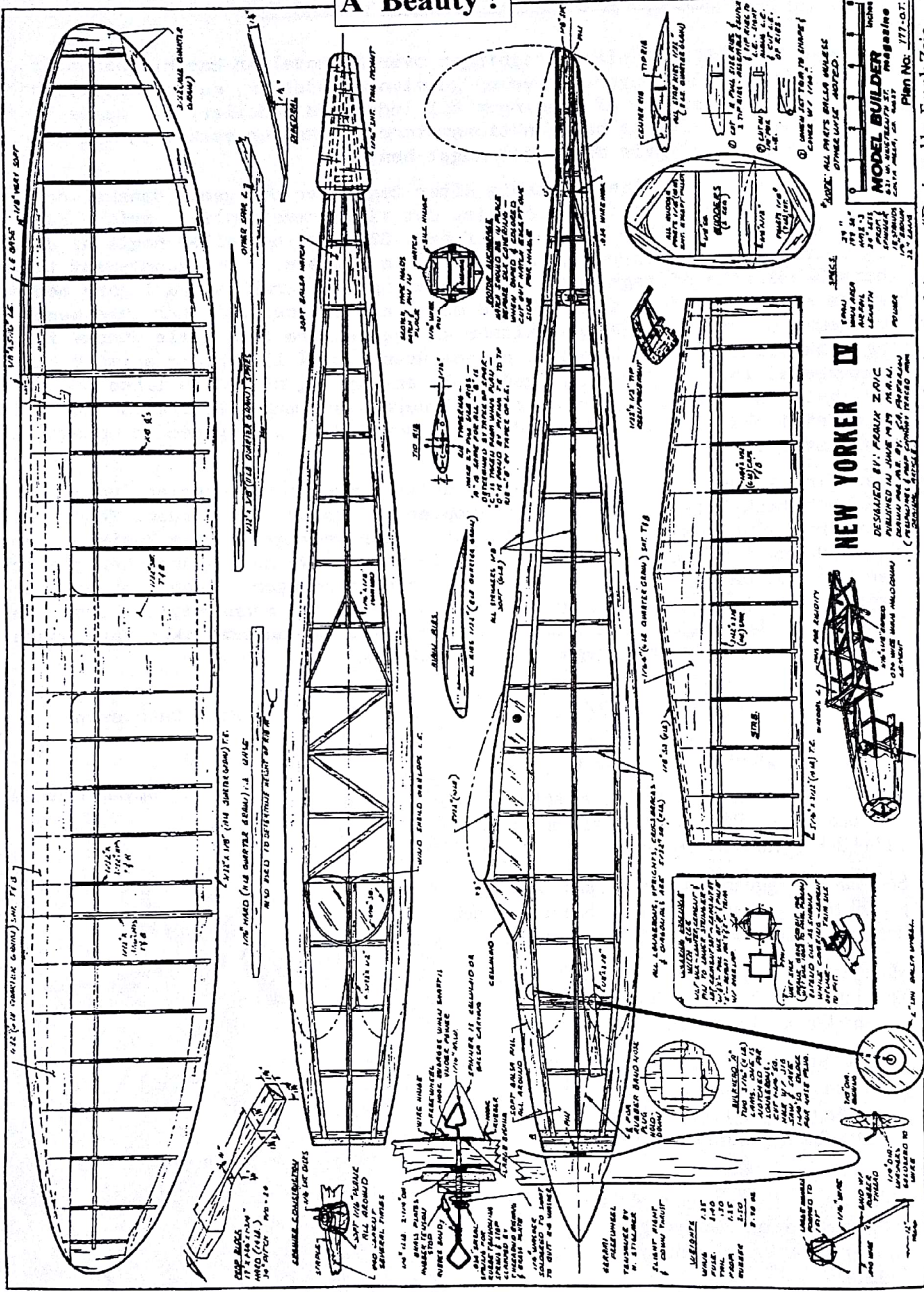
Til højre ses SP - sammen med Oscar Vang - udvikleren af konkurrencedygtige andemodeller, der fuldt ud flyver lige så godt som de "almindelige" modeller.

Frede Juhl har været klubkammerat med SP - måske medvirkende til hans fine resultater de sidste par år med andemodeller.

SP - Jørgen Surlykke Petersen



# A Beauty!



**NEW YORKER IV**  
 DESIGNED BY FRANK ZAIC  
 PUBLISHED IN JUNE 1939 IN M.A.N.  
 DRAWING AND PHOTO BY S.A. PATTERSON  
 (PATTERSON'S PHOTO COURTESY FRANK ZAIC)



**MODEL BUILDER**  
 211 W. HUNTER ST.  
 SANTA ANITA, CA. 94034  
 Plan No. 177-DT

One of Frank's lovliger designs, the 1939 New Yorker IV. In case Bill Northrop's note under the model's name is hard to read, it says, "Designed by Frank Zaic. Published in June 1939 M. A. N. Drawn for me [Bill Northrop] by S. A. Patterson (Patternotine & Patterson) based from the original published by the author."

I sidste nummer kunne man i reportagen fra SM 2002 i Rinkaby se et foto af Frank Zaic's smukke wafefield "New Yorker IV" fra 1939. Tegningen fandt jeg i SAM SPEAKS, som man formedelst 120 kr. årligt kan abonnere gennem DMV. Tegningen fås i fuld størrelse, hvis det skulle friste ...