



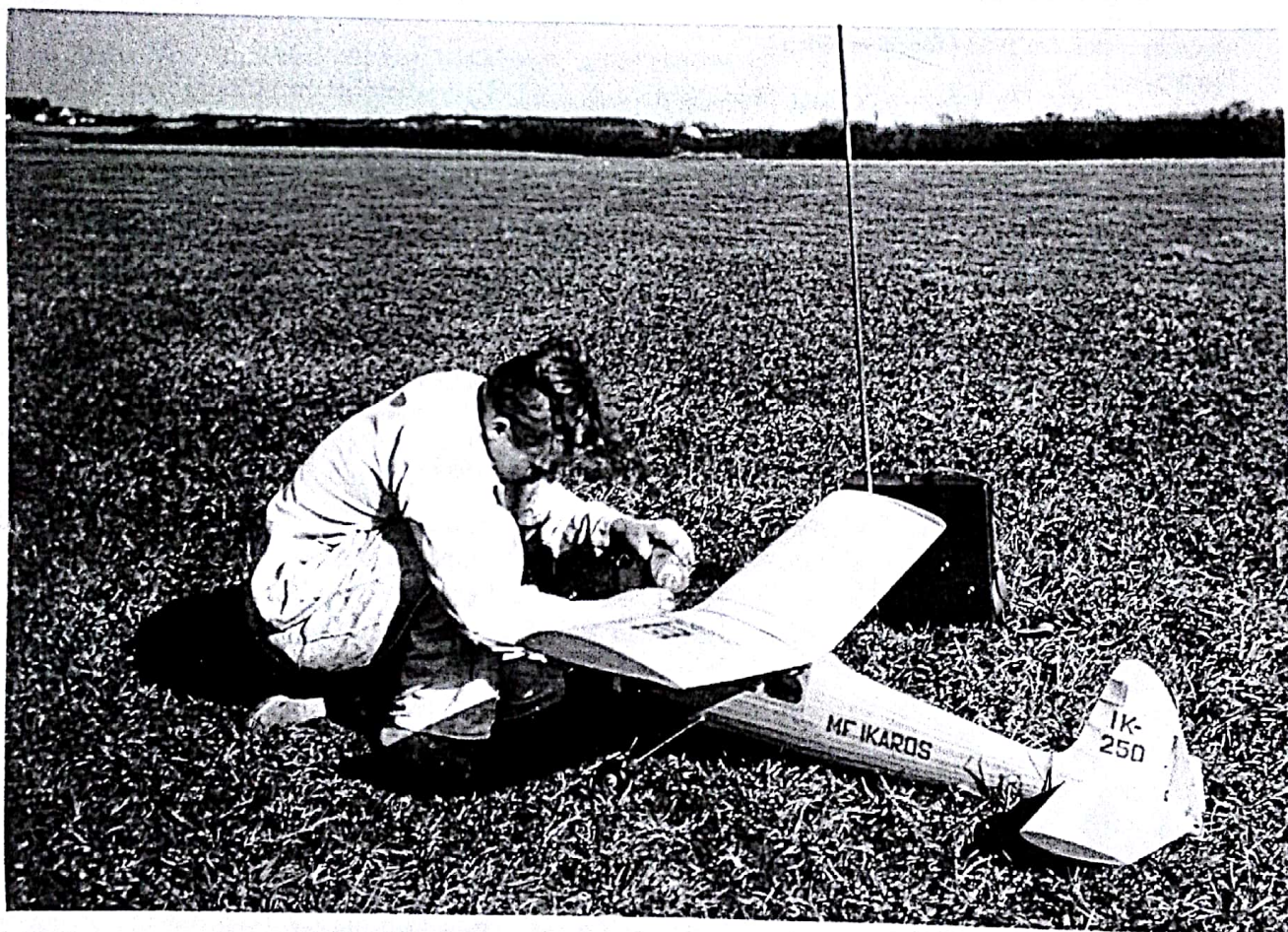
OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 2003

SAM - 1935

12. Årgang



Bent Schmidt fra klubben 207 Ikaros i Haslev ses her med den første? danske RC-model, som kunne flyve. Fra begyndelsen af 50'erne.

TH 307
1940

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM-1935

stiftet den 6. oktober 1991

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
DK-6900 Skjern
Tlf.: 97 35 17 67
E-mail: erik.knudsen@mail.tele.dk

Sekretær:

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

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvej 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 270 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 november 2003

Næste nummer af bladet – nr. 2 / 2003 - vil udkomme i december 2003.

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

1. Modelflyvestof fra 1953 (for 50 år siden).
2. Linestyring
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

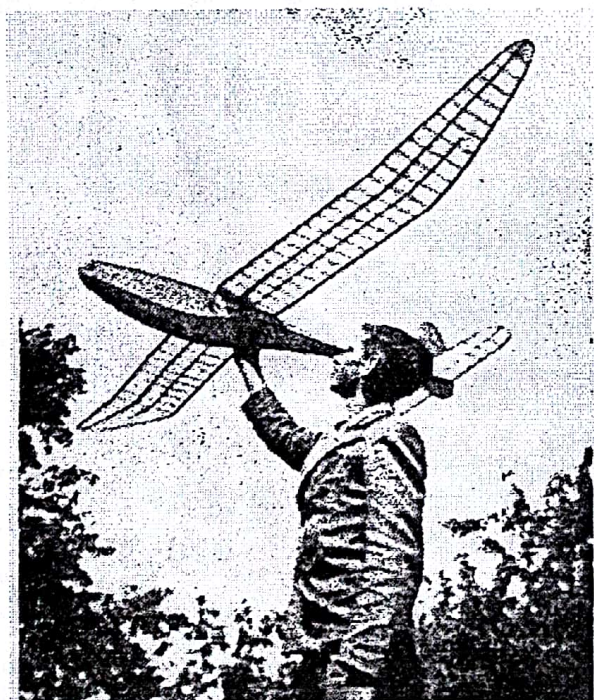
På længere sigt er der planlagt stof om :

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.

DEAD-line for næste nummer: 1. december 2003



Til venstre ses Danmarks første eliteflyver med svævemodel. Det er OMF's **Richard Jensen med sin R.J. 5.**, som han fløj med i King Peters Cup i 1939. (se andetsteds i bladet).

For at blive eliteflyver skulle man flyve **3 på hinanden følgende starter på mindst 4 minutter.** Højstartsnorens længde måtte være 200 m.

Forsidebilledet

Viser **Bendt Schmidt** fra "Ikaros" i Haslev med Danmarks første radiostyrede model (1952), som udførte regulære flyvninger. Både model og radio var af egen konstruktion.

Bendt er nyt medlem i DMV.

Veteranklubbens landsmøde den 16. marts 2003 i Korsør.

Der var ret god tilslutning til mødet, hvori deltog: Børge Hansen, Tage Hansen, Frede Juhl, Erik Knudsen, Jens Arne Lauridsen, Fritz Neumann, Hans Fr. Nielsen, Poul Rasmussen, Bent Schmidt, Karl Erik Widell og Uffe Wøldicke.

1. Fritz Neumann valgt som dirigent og Poul Rasmussen som referent.
2. Formanden Erik Knudsen fremlagde beretningen og kom ind på klubbens aktiviteter i 2002. Den største begivenhed var DM i Skjern Enge i september, hvor der var tilmeldt 37 modeller. Desuden udstilling af især FJ-modeller i veteranflymuseet i Stauning. Ved SM i Rinkaby var der 7 danske deltagere. Under beretningen og drøftelser og klubbens fremtid kom Erik lidt nærmere ind på reglerne for oldtimermodeller. Reglerne er blevet mere komplicerede efter at der er åbnet op for deltagelse i konkurrencer med modeller helt op til 1968. Der planlægges i år en udstilling i Århus med Weishaupt som centrum. Herunder hans gummimotormodel JUMBO. Der spores nogen interesse for skrantflyvning med oldtimermodeller, men det kniber med at finde egnede steder. Først i juni måned forsøges afholdt et oldtimertræf på svæveflyvepladsen ved Rødekro. DM 2003 var til drøftelse. Datoerne 30. og 31. august var på tale. Pladsen som sædvanlig Skjern Enge. Men Erik Knudsen vil i år gerne afløses som konkurrenceleder. Hans Fr. Nielsen styrer klubbens hjemmeside. Da der gratis er uddelt en del JETX motorer, skulle der gerne deltagelse med JETEX i årets DM. (Tegninger kan fås hos Poul Rasmussen). Beretningen godkendt.
3. Klubbens regnskab forelagt af kassereren Fritz Neumann. Regnskabet, der er revideret af Børge Hansen, udviste en indtægt på kr. 8838,56 og en udgift på kr. 11303,76. Altså et underskud på kr. 2464,85. Klubbens aktiver er ialt på kr. 14201,07. Medlemstallet er p.t. 53. - Regnskabet godkendt.
4. Ingen indkomne forslag, men det blev besluttet at nedsætte et medlems og P.R. udvalg bestående af Hans Fr. Nielsen, Frede Juhl og Poul Rasmussen til sig af museumsspørgsmål, kontakt til aviser m.v. og referat fra større begivenheder som DM og SM. Under dette punkt drøftedes timersystemer.
5. Bestyrelsen genvalgt. Erik Knudsen formand, Fritz Neumann kasserer og Poul Rasmussen sekretær. Tage Hansen fortsætter som bestyrelsessuppleant og Børge Hansen som revisor.
6. Under eventuelt blev næste landsmøde planlagt til afholdelse den 21. marts 2004 hos Tage Hansen i Nyborg. - Ud over denne beslutning selvfølgelig en værdifuld snak om mange ting og emner.
7. Dagens vigtigste punkter oplæst af sekretæren.

Poul Rasmussen,
sekretær.

Tak til Poul Rasmussen for referatet.

Som det vil ses, afholdes **næste landsmøde den 21. marts 2004** - formentlig i Nyborg.

Reserver allerede nu datoen

Det nedsatte PR-udvalg har holdt 2 møder - se side 4 for nærmere ...

Tanker fra PR - udvalget

På landsmødet i Marts dette år blev der nedsat et PR-udvalg bestående af Poul Rasmussen, Frede Juhl og Hans Fr. Nielsen. Udvalget har nu haft de første møder og resultatet kan ses i følgende referat:

Vi ser formålet med udvalget som:

1. at øge kendskabet til DANSK MODELFLYVE VETERANKLUB (DMV.)
2. at øge medlemstallet
3. at fastholde det nuværende medlemstal.

Målgruppen ser vi bestående af:

- A. Nuværende medlemmer passive og aktive.
- B. Tidligere modelflyvere og nuv. fritflyvere.
- C. Flyinteresserede i almindelighed.

Ad. A. Udsende billeder og referater af aktiviteter enten separat el. i forbindelse med vort blad
Gøre indbydelsen til DM og landsmødet mere interessant
Udvide landsmødet med en video fra et større stævne, el. et interessant foredrag/oplevelse
Udskrive en bygge og flyve konkurrence
Foranledige at bladet kommer regelmæssigt evt. med variabelt, tilpasset sideantal,
det er meget vigtigt at bladet bliver udgivet konstant og regelmæssigt, det er DET der binder os sammen.
Hjælpe redaktøren med artikler, tegninger m.m. så bladet fortsat må være meget læsevenligt
Afholde mindst et stævne mere pr. år, evt. flere hyggetræf.

Ad. B. Opsøge gamle medlemslister fra Unionen
Gennemse tidligere modelflyveblade for interessante navne
Opsøge tidligere klubmedlemmer
Opfordre de nuv. f-f flyvere til medlemskab.

Til denne gruppe kan vi sende information om DMV evt. det sidste nr. af bladet og måske en revideret brochure evt. i farver, billeder og referat fra et nyligt afholdt stævne.
Skrive artikler til Modelflyvenyt, referere om vore stævner bilagt billeder.
Oprette vor egen spalte med relevante oplysninger, bringe tegninger og billeder om interessante modeller.

Ad. C. At gøre DMV kendt i almindelighed er en opgave for det enkelte medlem som for foreningen generelt.
Omtale af større aktiviteter i den lokale avis evt. et interview i lokalradioen.
Etablere en mobil udstilling, som kan anvendes i forretninger, biblioteker, banker o lign.
Udarbejdelse af en ny brochure evt. i farver
Satse mere på udstillingen i Stauning, evt. brochure på tysk. Veteranmuseet i Stauning kan blive en vigtig brik for opbevaring af vore modeller, blade, tegninger m.m. fremover.

Hvad gør vi nu?

Udvalget har allerede sat en aktivitet i gang, nemlig oprettelse af en spalte med relevante oplysninger i Modelflyvenyt.

Vi har også tænkt os at starte en bygge- og flyve konkurrence henvendt til de danske medlemmer af foreningen. Vedlagt det næste blad, en invitation til at bygge og flyve en veteran-el oldtimermodel. En revideret liste over vore tegninger samt opfordring til at tage modellen med til landsmødet og være flyveklar til vort DM vedlægges også bladet.

Vi går også i gang med at skaffe oplysninger om tidligere modelflyvere, foreløbig vil vi hver opsøge 3 personer, samt kontakte den lokale avis med oplysninger, billeder om vor forening.

Vi er i udvalget meget bevidst om den store betydning bladet har for vore nuværende samt kommende medlemmer, så vi foreslår at bladet udkommer i den første uge hvert kvartal evt. med reduceret sideantal og med forsiden i farver. Trykproceduren ændres og placeres hos et andet medlem så redaktøren aflastes. Dette vil naturligvis fordyre bladet, men vi mener at alle vil acceptere en kontingent forhøjelse mod at modtage bladet regelmæssigt. Vi i udvalget vil meget gerne være behjælpelig med stof og ideer til BLADET "OLDTIMER MODELFLYVERNE."

Ovenstående er et godt og grundigt oplæg til vore drøftelser på næste landsmøde. Andre forslag bringes gerne i bladet her, så de kan drøftes inden landsmødet. EK

King Peter II Cup i London.

Danmark deltager for første Gang

FOR første Gang har Danmark deltaget i en international Modelflyvekonkurrence. Det skyldes først og fremmest Det Danske Luftfartsselskab og Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Forstaaelse og Velvilje, at det blev muligt at sende et lille men dog stærkt Hold til London, og Forbundet er disse to Institutioner megen Tak skyldig derfor.

Det danske Hold bestod af Jørgen Nissen, Formand for Odense Model Flyveklub og Richard Jensen, OM-F, som Deltagere, og Undertegnede som Fører. Det er mig en Glæde her i denne Artikel at kunne fortælle andre Modelflyvere løst og fast om Stævnet, og det er mit Haab, at det automatisk vil forøge Interessen for Modelflyvningen, naar de ser, at der er Chance for dem til at komme med næste Gang.

Passagerer til London bedes begive sig til Paskontrollens, gunger det i den store, flotte Hal i Københavns Lufthavns nye Administrationsbygning. Udenfor snurrer Condor's fire Motorer, og vi var glade for at skulle flyve netop med denne Maskine. Fuld Gas — Ijule ind — Kurs London. Danmark, Østersøen, Tyskland, Holland, Kanalen og endelig Sydengland glider forbi under os og smukke Skyer over os. En saadan pragtfuld Luftrejse skulde omtales og roses til Skyerne, men da det er Modelflyvestævnet i London, vi skal høre om, maa vi holde os ved Jorden og vi landede saa paa Croydon Airport til sædvanlig Tid.

Der var beredt os en stor Modtagelse, modellflyvemæssigt set, idet Vinderen af de engelske Udtæglingskonkurrencer til Wakefield Cup 1937 og 38, Mr. E. Chasteneuf med et stort Smil bød os Velkommen og fulgte os pr. Bus og Taxa til vort Hotel ved Russel Square. Turen tog kun 1½ Time. Det var meget interessant at køre tværs gennem London, og naar man saa skal køre i venstre Side, ser man jo all under en anden Indfaldsvinkel, end man er vant til.

Paa vort Hotel boede desuden det hollandske og det schweiziske Hold. Da vi havde spist, gik vi i sluttet Trop en vældig Aftentur gennem City for at se Londons Hjerter, og det blev maaske noget sent, inden vi kom hjem.

Næste Morgen (Torsdag) gik vi tre Hold atter en Tur, denne Gang til en Modelshop i Nærheden. Indehaveren var meget interesseret i at vise os en lille, sød og hvæsende Benzinmotor paa 1/10 HK, men Forholdet mellem Pris og Hestkraft burde have været anderledes. Forretningen omfattede desuden Modeltog og -skibe og var en typisk engelsk Hobby-shop. Indenfor Modelflyvningens Omraade var Forretningen dog ikke velassorteret, og de bedste danske Modelfirmers kan godt være med i Vognen, hvilket dog ikke betyder, at de ikke kan blive meget bedre.

Da vi kom tilbage til Hotellet, ventede nogle Journalister paa at faa et Billede af alle tre Hold med Modeller,



Sir Lindsay Everadr aabner Stævnet. Til venstre Dr. Thurston. Forrest l. v. F. A. I.s Representant med Frue.

og de fik det. Det maa siges, at Pressen var om sig. Hver Dag blev Stævnet omtalt i alle Blade med summe Selvfølgelighed som det øvrige Stof.

Om Eftermiddagen skulde alle Deltagerne mødes ved Royal Aero Club paa Piccadilly 119 overfor Hyde Park. Nu først saa vi alle Deltagerne paa een Gang. Der var 60 Deltagere fra 8 Nationer, nemlig Belgien, Danmark, England, Frankrig, Holland, Jugoslavien, Schweiz og Tyskland, og Luften dirrede af Hilsener paa de forskellige Sprog. Fra de engelske Modelflyveklubber og S. M. A. E. (Society of Model Aeronautical Engineers) ankom »Spidserne«, og snart var ca. 100 Mand samlet. Kl. 17 steg alle ind i to toctages Busser, der skulde føre os ud til Faircys Great West Aerodrome, hvor Stævnet skulde foregaa. Denne Gang var det blot for at se paa Terrænet og for at indflyve Modellerne, at vi skulde derud.

Jørgen Nissen og Richard Jensen prøvede for første Gang deres Modeller i engelsk Luft og fik rettet nogle smaa Skævheder, der var kommet paa Turen. Deres Modeller fløj iøvrigt udmærket ved nogle smaa Højstarter, men da vi kun havde to Modeller og var det mindste Hold, der var mødt, turde vi ikke starte med fuld Snor af Hensyn til Bortflyvning. Det skulde senere vise sig, at vi tænkte rigtigt.

Ved at laane en Vinde, fik vi Lejlighed til at prøve denne Form for Højstart, men der blev ikke brugt mere end 50 m Snor. Tyskerne brugte fuld Snor, 200 Meter, og blev ogsaa straffet derfor, idet to af deres Modeller fløj bort. Den ene fik de igen, men den anden var ikke til at finde trods timelang Eftersøgning. Den blev fundet om Søndagen 5 km derfra. Modellen, der blev fundet straks, var næsten ødelagt, og Tyskerne mente, det var gjort med Vilje af en ukyndig Person. De havde forsaavidt Ret, for ved nærmere Undersøgelse saa man paa Beklædningen Aftryk af en Kats eller Hunds Poter. Den største Overraskelse

var dog, at Tyskerne næste Morgen stillede med Modellen fuldstændig repareret og flyvedygtig igen. De havde arbejdet hele Natten, for at faa den færdig.

Fredag Morgen Kl. 10 mødtes alle Deltagerne i Y. M. C. A. (d. v. s. K. F. U. M.) Bygningens Foredragssal og Kl. 11 begyndte den tekniske Undersøgelse af Modellerne. De blev maalt og vejjet, men ingen var for lette. Der var flere Modeller, der kun havde 15,5 g/dm³ Planbelastning, men Gennemsnittet var 18—20 g/dm³.

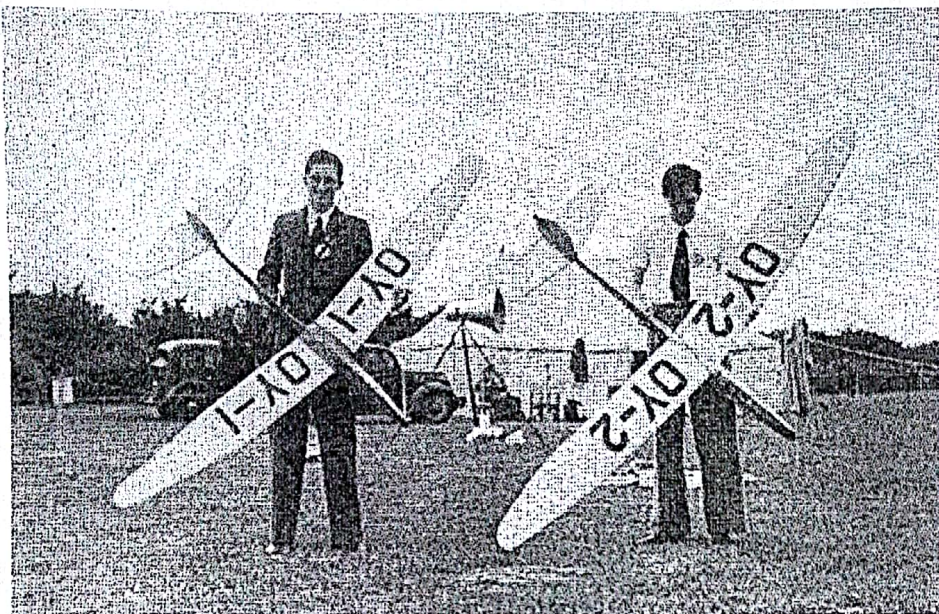
I en Pause fra Kl. 13—14 spiste alle Deltagerne Lunch paa en meget fin Restaurant, og Royal Aero Club var Vært. Kl. 15.30 var den tekniske Undersøgelse slut og alle havde faaet Startmærker og Adresseplakater til Modellerne.

Kl. 16.30 var vi inviteret til Te og Is i Royal Aero Club, og her blev der for første Gang budt Velkommen. Inden vi gik, fik vi Invitation til at besøge en Modelflyveklub, Northern High Model Aero Club, om Aftenen Kl. 19. Der blev vi budt paa Æl, Sodavand, Chokolade og Cigaretter, og Klubbens smukke Emblem blev uddelt til alle Gæsterne. Der blev sunget engelske, tyske og jugoslaviske Folkesange, og som Slut paa Sangafdelingen sang alle uden Undtagelse — Lambeth walk. Den kendte alle!

Aftenens Sensation var Fremvisning af Film fra King Peters Cup i Jugoslavien sidste Aar. Filmen var taget med den lange Vej fra Jugoslavien for at glæde os. Den blev modtaget med bragende Bifald. Til Slut talte et af Klubbens Medlemmer, Mr. D. Copland, Indehaver af Verdensrekorden for Motormodeller med en Tid af 33 Minutter og 9 Sekunder, sat med en selvkonstrueret Motormodel under King Peter Cup Stævnet i Jugoslavien 1938. Det var vel nok en Klubhaft.

*

Saa oprandt endelig Lørdagen, der var den første Konkurrencedag. Spændingen var størst hos de store Hold, de smaa placerede sig i Tankerne beskedent



Jørgen Nissen med OY-1 og Richard Jensen med OY-2, der fløj bort ved første Flyvning.

paa de sidste Pladser, men det endelige Resultat viste dog en uventet Placering af de 8 Nationer.

Vi ankom til Faireys Flyveplads Kl. 11 i vores uundværlige Busser, der tjente os under hele Opholdet paa S. M. A. E.'s Bekostning. Paa Flyvepladsen var der rejst et stort Telt til Stævneledelsen, og 50 Royal Air Force Soldater begyndte at lave Afspærringer og Baase til de 8 Hold.

Desuden havde nogle Teknikere opstillet tre Højtalere og en Mikrofon, hvorfra hele Stævnet blev ledet og alle Meddelelser og Taler kunde høres langt væk. Fra Kl. 11—13 var det tilladt at indflyve med Højstart.

Kl. 12 samledes Sportskommissionen, der blev ledet af en Repræsentant fra F.A.I. og som bestod af samtlige Landets Holdførere og S. M. A. E.'s Bestyrelse. Reglerne for Stævnet blev gennemgaaet og Startfølgen blev fastsat saaledes: 1) Frankrig, 2) Danmark, 3) Belgien, 4) Holland, 5) Jugoslavien, 6) Tyskland, 7) England, 8) Schweiz.

Præcis Kl. 13 ankom Sir Lindsay Everard M. P. i sin private Fox Moth Flyvemaskine og aabnede Stævnet med en Tale til Deltagerne, hvori han fremhævede Modelflyvningens Betydning som et Udviklingstrin for de unge Mennesker, der vil fortsætte i Civil- og Militærflyvningens Tjeneste.

Kl. 14 begyndte endelig Stævnet. Vejret var roligt og varmt og Himlen overskyet og Termikken var lige netop saa kraftig, at Modellerne kunde blive lidt deroppe.

Som første Dansker startede Jørgen Nissen og fik en Tid af 4.57 Minutter og en Distance paa ca. 4 Kilometer. Da Turen kom til Richard Jensen, fik vi Ret i vores Formodning om Boriflyvning. Hans Model blev deroppe og svævede bort uden at sige hvorhen. Tidtagerne saa den i 4.14 Minutter.

Richard Jensen, en R. A. F. Soldat med Kompas og jeg løb straks efter Mo-

dellen. Da vi kun havde to Modeller, havde vi jo ikke Raad til at miste nogen, men trods en Undersøgelse paa over to Timer og en Løbetur paa 7 km ialt over Pløjemarken, gennem Skove og over brede Vandløb, vi maatte vade over, var det umuligt at finde Modellen. Desværre blev Modellen ikke fundet, inden vi rejste hjem.

Mens vi havde været borte, havde Tyskerne ogsaa mistet en Model. Den var set i 7 Minutter, hvilket var Dagens bedste Tid. Modellen blev fundet 4 km derfra.

Det maa siges, at det gik meget trægt med at faa startet, og inden Stævnet hørte op Kl. 20, havde flere endnu ikke faaet deres første Start. Grunden var dog mest den, at der et Par Gange skulde lande og

starte nogle Militærflyvemaskiner, og vi maatte indstille Flyvningerne en halv Time et Par Gange. At dømme efter Dagens Resultater mente mange, at Tyskerne vilde vinde. Deres Modeller fløj gennemgaaende bedst, og det maatte være Tilfældigheder, der gjorde, at et andet Hold vandt.

Tyskernes Modeller gik alle fint i Højstart, men nogle trak saa voldsomt til Vejrs, at Snoren sprang selv om Starteren gav mere og mere Snur og Resultatet blev, at Modellerne ved Berøringen med Jorden forandrede Udseende og ikke kunde flyve mere.

Jugoslaverne havde mange Uheld, og det maa siges, at Modellerne fra Jugoslavien, Schweiz og England gik daarlige i Højstart. De slingrede eller skred ud til Siden. En jugoslavisk Model skred ud i 50 m.s Højde og vedblev at kurve, men inden den naaede Jorden, havde den fløjet 1½ Minut.

Søndag Formiddag Kl. 11 fortsatte Stævnet, og det gik nu lidt raskere med de mange Starter. Der maatte kun startes een ad Gangen, og som Følge deraf opnaaedes kun to Starter til hver Deltager.

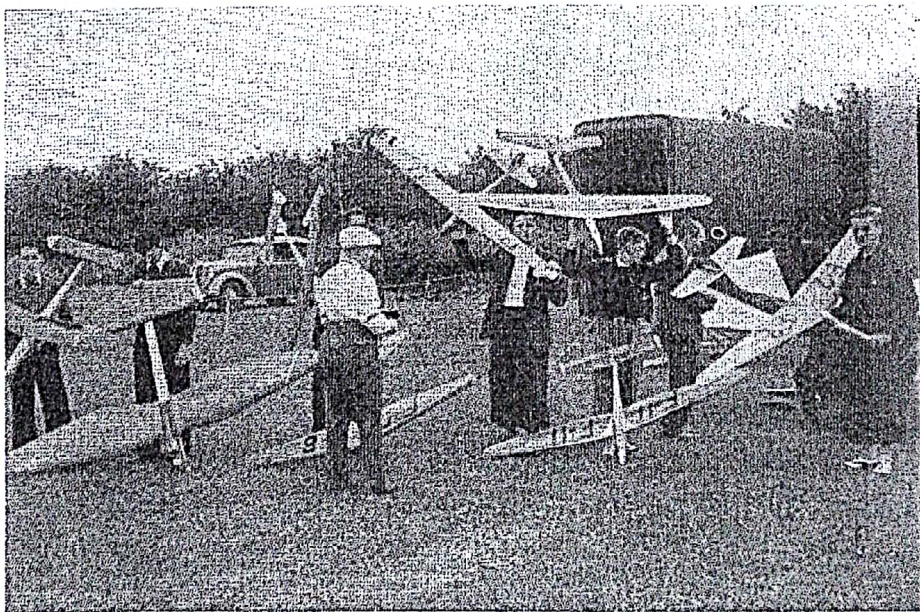
Sent paa Eftermiddagen kom endelig de første Sensationsflyvninger. Det var Franskmandene, der fik en Flyvning paa 9 Minutter, hvorefter Modellen ikke kunde ses mere. Endnu en Flyvning paa 7 Minutter afsluttede Franskmandenes Flyvninger.

Dernæst fik Englænderne een Flyvning, den bedste paa hele Stævnet, paa 12 Minutter. Modellen blev senere fundet paa en Gade inde i London — 30 km fra Startstedet.

Da Stævnet var slut Kl. 20, var det endnu ikke muligt at regne ud, hvem der vilde blive Nr. 1—2—3 o.s.v. Det blev først offentliggjort ved den store Banquet Mandag Aften.

Mandag Morgen vaagnede alle Deltagerne godt trætte, men Dagens Begivenheder ruskede godt op i os.

Kl. 9.30 rullede vi igen i vores kære



Det tyske Holds Modeller.

Busser af Sted paa en pragtfuld 2 Timers Tur til Penthurst i det smukke Landskab i Kent, Englands »Nordsjælland«.

Paa Vejen eller rettere i Luften saa vi flere Afdelinger af de rappe Spitfire- og Hurricane-Jagere. Vi skulde først nyde en lille Cocktail eller tre hos den herlige Dr. Thurston, President for S. M. A. E., i hans smukke Landsted i Bidborough og herefter videre til Penthurst for at besøge et gammelt engelsk Herresæde, der ejedes af en aldrende Adelsmand, Lord d'Liste und Dudley. Han var senere Vært ved en pragtfuld Lunch i en idyllisk Kro i Penthurst.

Snart gik Turen atter hjem til London, og vi havde lige et Par Timer fri, inden vi skulde til den store Banquet i Grosvenor House Kl. 19.

Denne Banquet overgik vore største Forventninger. Der var indbudt ca. 300 Mennesker. Lord Wakefield (Oliekongen), de engelske Modellflyveres højtskede Velynder, gav denne Middag til Ære for King Peter's Cup Deltagerne, og Lord Wakefield var naturligvis Aftencens Midtpunkt. Desuden var den engelske Luftfartsminister Sir Kingsley Wood, Jugoslaviens Minister i London Soubottich, Sir Lindsay Everard og flere andre Medlemmer af det engelske Parlament, Repræsentanter fra 13 engelske Dagblade og Tidsskrifter, samt mange andre Personligheder til Stede.

Lige efter Middagen blev Vinderlisten oplæst, og den kom som en Overraskelse for alle. Frankrig blev Nr. 1. Dernæst England Nr. 2, Tyskland Nr. 3, Jugoslavien Nr. 4, Holland Nr. 5, Schweiz Nr. 6, Danmark Nr. 7 og Belgien Nr. 8.

King Peter Cup Pokalen, der var over en halv Meter høj, blev derefter overrakt Frankrig, og Bifaldet rungede i den store Sal. England og Tyskland fik hver en flot Pokal for deres Præstationer, og alle 8 Holdførere fik hver et Par smukke Selv-Manchetknapper med S. M. A. E. indgraveret. Lord Wakefield og Sir Kingsley Wood holdt et Par glimrende Taler, og efter disse fik Lord Wakefield overrakt et flot Album med smukke Fotografier af den unge Kong Peter II af Jugoslavien, og den jugoslaviske Minister overbragte en Hilsen fra Kongen til Lord Wakefield og Deltagerne i King Peter's Cup. Aftenen sluttede med en Række fornøjelige Taler og Sange.

Hermed var King Peter II Cup 1939 afsluttet, og vi var en uforglemmelig Oplevelse rigere.

Til Slut vil det være interessant at se nærmere paa Placeringen af de 8 Nationer. Der blev givet Point baade for Tid og Distance, og Resultatet udregnedes for de 6 bedste Modeller paa hvert Hold.

Frankrig vandt paa blot to ekstra gode Flyvninger, medens Resten af Flyvningerne var ganske almindelige.

England vandt paa blot een god Flyvning, den paa 12 Minutter og 30 km.

Tysklands Modeller var absolut de bedste, og de vilde være blevet Nr. 1, med blot een ekstra Flyvning paa ca. 5-6 Minutter.

Jugoslavien, Holland og Schweiz havde baade Fejlstarter og Havarier og laa omtrent paa samme Niveau.

Danmark blev paa kun tre Flyvninger Nr. 7, medens Belgien med 4 Modeller



Det sejrende franske Hold. Yderst til højre den bedste og Nr. 3 fra venstre den næstbedste.

og dermed 8 Flyvninger kun klarede sig som Nr. 8.

Vi har kun Grund til at beundre de to danske Deltagere for deres Præstationer, og hvis vi til King Peters Cup for Svævemodeller i 1941 kan sende 5-6 Mand

med ialt 12 Modeller, kan vi placere os blandt de bedste.

Allerede fra nu af bør der arbejdes derpaa i de mange danske Modellflyveklubber.

Sven Wiel Bang.

SPØRGSMÅLET, der blev stillet i FLYV Nr. 5, om hvem, der skulde blive Danmarks 1. Eliteflyver, kan allerede i dette Nr. besvares.

I Taage foretog C. E. Høyer, »Condor«, med sin Selvkonstruktion, en Motormodel, mindst 8 Flyvninger paa over 1½ Min. d. 31. Maj. Elitemodellen er Høyers første Selvkonstruktion, der allerede viste Evner paa de første Flyvninger, idet den satte 2 Danmarksrekorder. Han bygger efter Formanden for »Condor«s Udsagn meget fint og er meget energisk. Han er saaledes nu gaaet i Gang med en Wakefield-Model af egen Konstruktion.

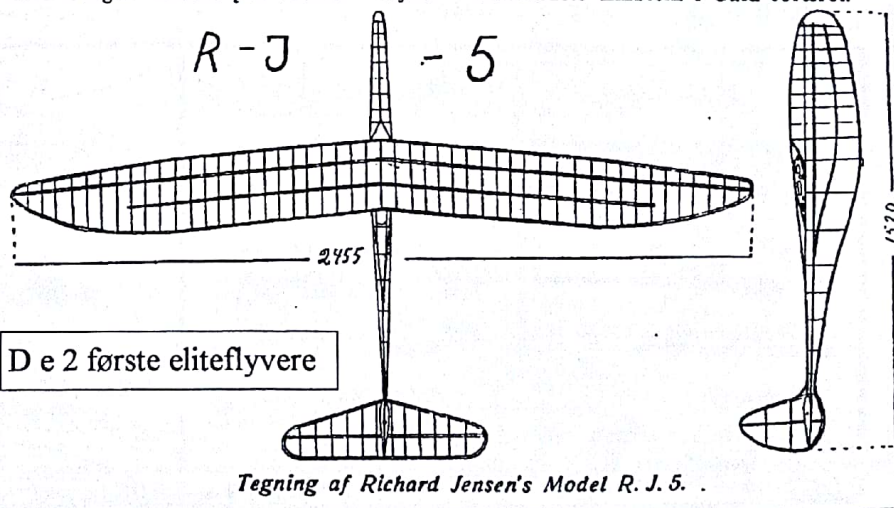
De 3 Flyvninger, der hver mindst skal være paa 4 Min., med Svævemodel, der kræves for at blive Eliteflyver, var efter manges Mening en altfor vanskelig Op-gave. Ikke desto mindre har Odense Model-Flyveklubs Sekretær, Rich. Jensen, opnaaet ca. 4 Min. 1 Sek. ved 3 paa hinanden følgende Flyvninger med sin Selvkonstruktion R.J.5, der har international Kropværsnit. Richard Jensen var sammen med Jørgen Nissen paa Marslev Flyve-

plads d. 11. Juni for at foretage de 10 Højstarter, Aspiranter til King Peter's Cup skal foretage. Paa den sidste af 10. af disse kom R.J.5 i termisk Opvind, skønt det var fuldstændigt overskyet, og den holdt sig oppe godt 4 Min. Rich. Jensen var klar over, at han havde Chancer for at blive Eliteflyver og foretog derefter 2 Højstarter med 200 m Snor, der begge ejendommeligt nok gav et Resultat ved 4 Min. 1 Sek.

Ved Mødet i Odense Model-Flyveklub d. 14. Juni overrakte Æresmedlemmet Johs. Thinesen Rich. Jensen en Sølv-pokal med Insikription til Minde om Begivenheden fra Klubben. Samtidig fik Nissen overrakt en Sølvpokal for den 1. Flyvning over 1 km i O.M.-F. (25.-3.-1939).

Richard Jensen har haft en fin Karriere som Modellflyver, idet han først i Sept. 1938 kom i Klubben og byggede derefter sin første Model, en Baby. R.J.5 er hans 12. Model.

Baade Høyer og Richard Jensen vil faa Forbundets Emblem i Guld foræret.





PART I OF A NEW SERIES BY JIM BAGULEY

THERE HAS BEEN a tendency, in this country at least for gliders to be flown as a "second string" to another branch of modelling, e.g. rubber or power. However, the standard of flying is now becoming such that there are people beginning to specialise in glider.

A glider, although easier to trim is more exacting to fly successfully.

Not only does one have to select the time to fly, as with rubber and power models but one also has to select, as a major factor, the air one releases the model into if one is to meet with consistent success.

10 years ago a glider could be expected to do 3½ min. from the 328 ft. line when unassisted by thermals, and apart from certain Scandinavians using steel lines and the beginning of thermal seeking knowledge, the usual method of flying was "get it to the top, let it off without stalling it, and hope for a thermal."

Now, a glider can be expected to do 2½ to 3 min. from a 164 ft. line when unassisted by thermals, only slight lift being needed to make the 3 min. maximum, and lift hunting is now an art in itself. From the above it can be seen that a low sinking speed is desirable but is not the full story, as stability of the correct order on both tow and glider is essential.

The model must be able to be towed to overhead position and held there in all weathers; being quite docile in wind yet not necessitating too fast a running speed in calm in order to prevent premature release. The model must also have a good stall recovery if stalled off accidentally and must be able to withstand all types of weather conditions.

The concept of using two different types of models,

calm air and rough weather is now outdated. Scandinavian gliders probably have the slowest sinking speeds in the World yet also have to withstand rough weather as a matter of course. Earlier gliders in this country were dictated by stability requirements rather than by still air performance due to our usually inherently rough weather but it has been proven that both requirements can be satisfied.

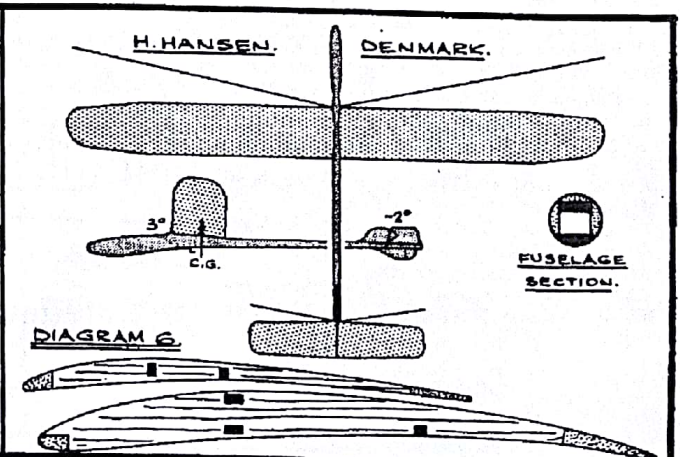
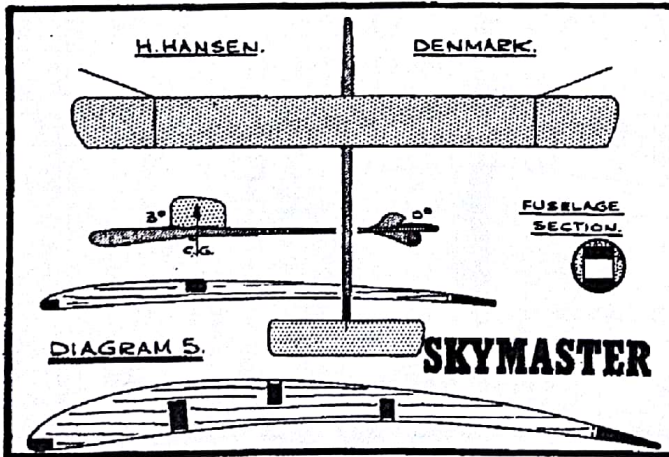
Over the last ten years many drastic changes have produced freaks, initially, but by moderation they have left a desirable and permanent impression e.g. short nose, high aspect ratio, long moment arm, stick fuselages (due to dropping of cross sectional area requirements), drooped trailing edge airfoils etc.

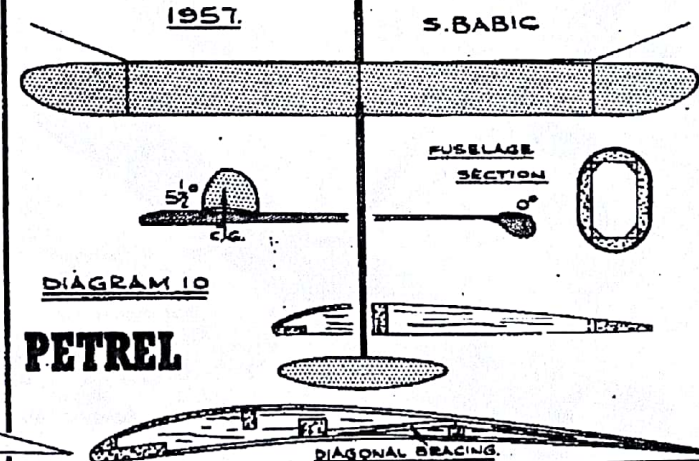
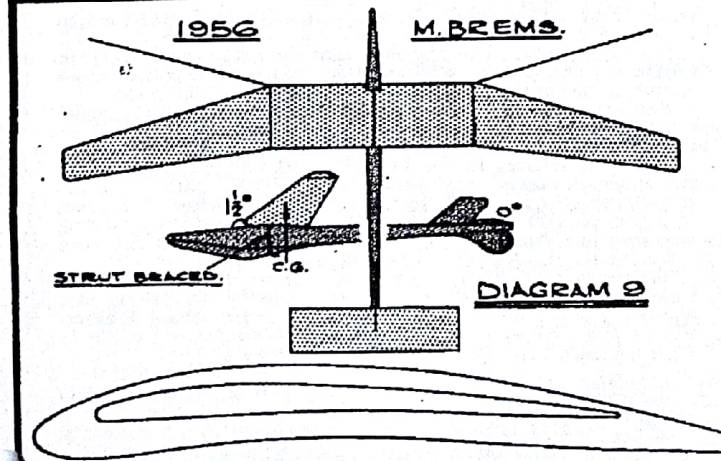
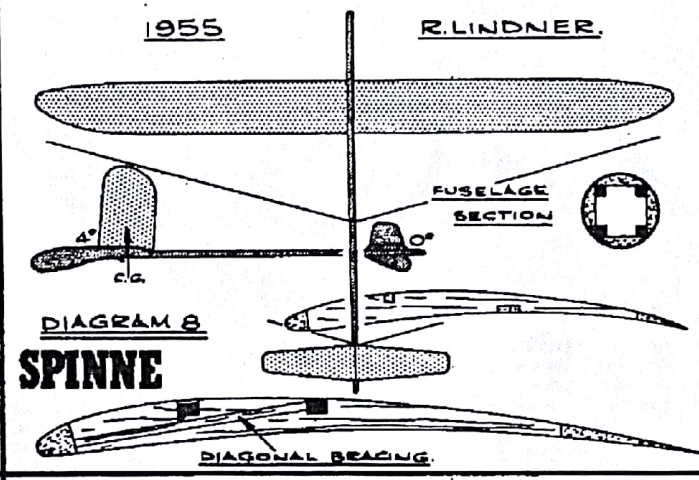
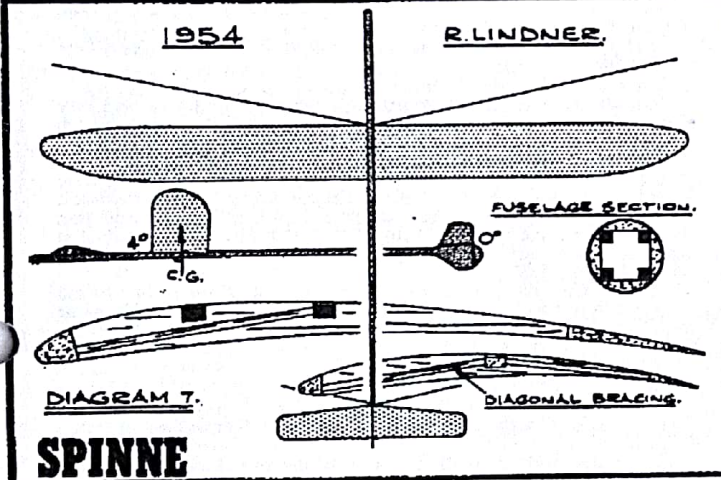
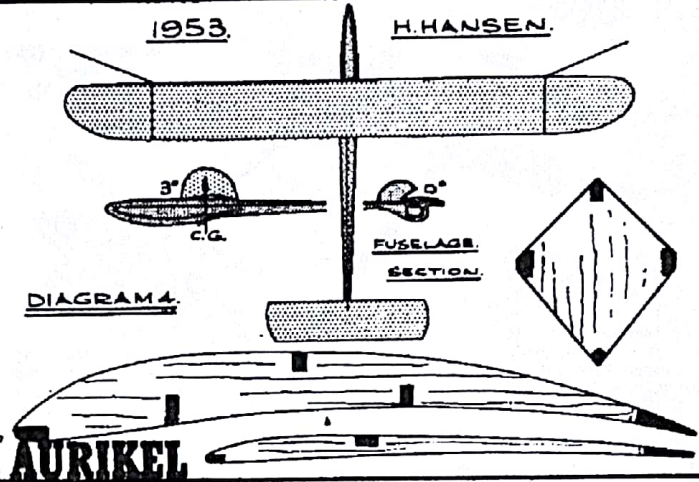
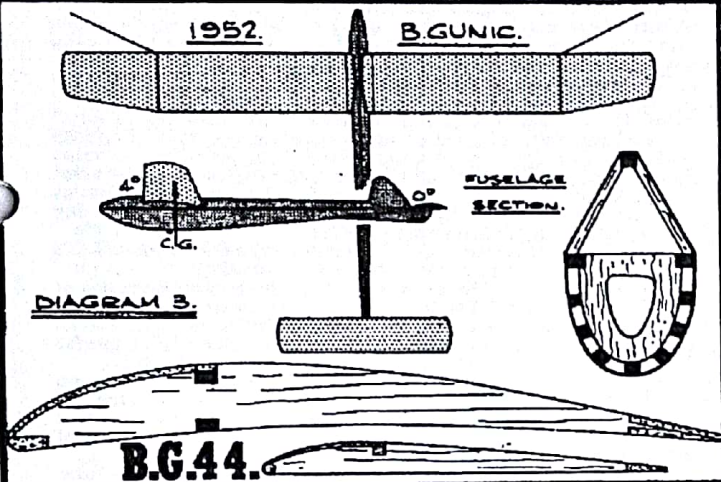
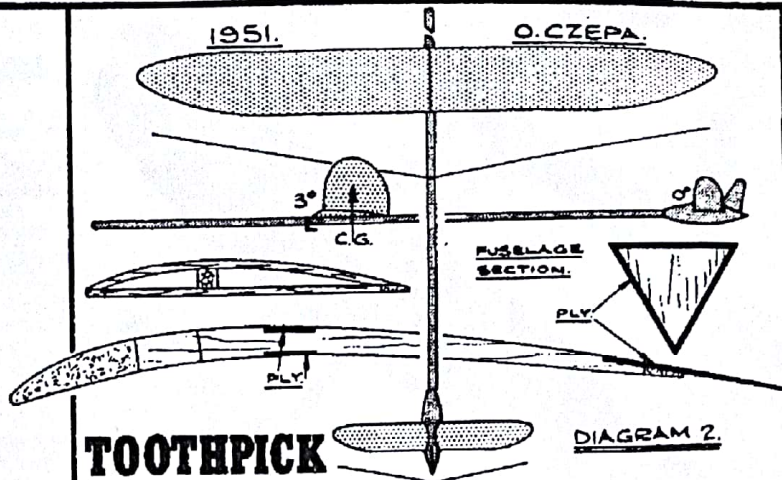
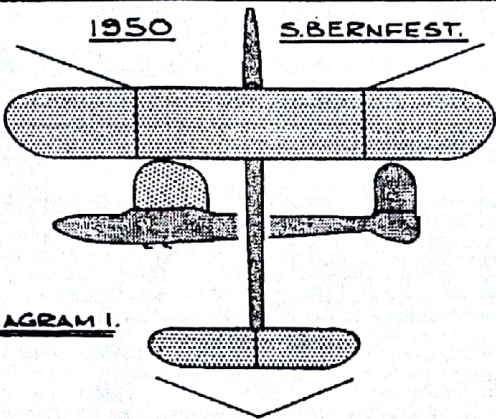
For open contests, the writer prefers large gliders usually 8-10 ft. span. Ten years ago large gliders had a big advantage over their smaller brothers in that the standard of design was the same and they gained much on efficiency in that they were operating under turbulent boundary layer conditions while a smaller model was not necessarily so doing.

As most serious glider fliers use the A/2 because it is the World Championship specification glider, quite apart from the preceding reasons, this article will mainly be devoted to the International class.

It should be borne in mind, however, that the greatest single factor of importance is to tow into lift. If you can do this every time with any well trimmed, reasonable, model you will win if the lift you find is strong enough!

Firstly the World Championship Winners, from 1950 to 1957 and two other outstanding models are drawn on these pages, and described with photos on pages 210/211.





ALL DRAWINGS ARE TO A COMMON SCALE FOR SIZE COMPARISON

to the area allowed. Advantage has been taken of the dropping of the cross sectional area ruling.

The layout and proportions are very similar to *Aurikel* but the wing airfoil appears to be slimmed, and this allied with the increase of wing tip area brings the design well into line with common practice.

In the writer's opinion the tip shape evolved here is far more efficient than the elliptical type, reasons for this being given in a later section. Hans Hansen's Latest

Diagram 5.

Something would seem to be owed by this design to Borge Hansen's *Pjerri*, or vice versa, the similarity being too striking to be accidental. Hans Hansen's placed 8th in the 1957 World Championships and Borge Hansen's placed 12th in 1951, 4th in 1952, 10th in 1953 and 4th in 1956.

From still air Scandinavian contests it would not seem to be suitable for such contests but for windy weather, certainly it should have great stability reserve with 5 deg. longitudinal dihedral and a short moment arm; this apparently is not overdone. The wing section would appear to be Benedek's latest B.8556b from a group of sections renowned for their longitudinal stability. Once more, note vee dihedralled wings and tailplane.

1954 and 1955 World Glider Championship Winners by R. Linder Germany "Spinne".

Diagrams 7 and 8.

In 1954 when Linder won the world glider Championships for the first time we were just leaving the era of thermal "tow up and hope" type of flying. On this occasion it did not matter as the contest was a howling gale.

The model was in current vogue with high aspect ratio wing, thin, similar airfoils not highly cambered, long moment arm, tailplane around 80 sq. ins., C.G. at 56 per cent. and with very light surfaces. A hybrid balsa and hardwood construction was used in typical continental fashion, the fuselage being of special note in using the balsa sheet and hardwood longerons method of easily obtaining a circular sectioned fuselage.

A remarkable amount of dihedral was used on the wings (approx. 9 in.) which were vee dihedralled, as was the tailplane. Possibly a reason for such dihedral was to overcome any towing disadvantages of straight dihedral but it also allowed a tight, stable turn on the glide.

The 1954 model certainly took immediate advantage of the drop of cross sectional area ruling as it could hardly have been slimmer, but the 1955 model had a podded nose apparently to satisfy critics, but the addition of side area at this position was allegedly needed.

Lindner also brought home the fact that lift hunting was here to stay, especially with his technique of using check models in 1955 to ascertain the lift condition of various parts of the flying field.

His lack of success in 1956 would almost seem, from the nature of his mistakes to have been due to boredom from winning twice!

Close association with Hacklinger probably influenced his model design greatly and it was probably equal to any A2 at the time. Times for the 1954 contest at Odense Denmark were 145, 31, 180, 30, 180, total 566 and for 1955 at Finthen, W. Germany, 180, 180, 180, 180, 166, total 886 seconds.

1956 World Glider Championship Winner by M. Brems Belgium.

Diagram 9.

The greatest shock ever to A/2 enthusiasts was probably that provided by Marcel Brems' A/2 in 1956.

Possibly the win was a fluke. Certainly the model was not the best there for sheer lack of sinking speed, also the conditions were decidedly thermal loaded. However, two flights fell not far short of maximums, the others being maximums, which shows great consistency and that is what matters!

The model itself was goodness knows how many years old and the design went right back to when A/2's were first thought of! It employed an undercambered tailplane, but there the modern innovations ended. The wing section, Eiffel 431, was abandoned by rubber model fliers years before. The fuselage was still complying to the cross sectional area ruling. The wings were externally braced and would probably have made a very good tailless model with their section and sweepback!

However, the lesson learnt was useful and the writer is willing to bet that in the right hands, the design could still knock up an impressive record in British contests. Times at the Florence, Italy, contest were 145, 180, 180, 180, 168, total 853.

1957 World Glider Championship Winner by S. Babic Yugoslavia—"Petrel."

Diagram 10.

This was another clean, good looking classic like Gunic's model in its time; note, again Yugoslavian. It also had a near miss in 1959 with four consecutive maxes.

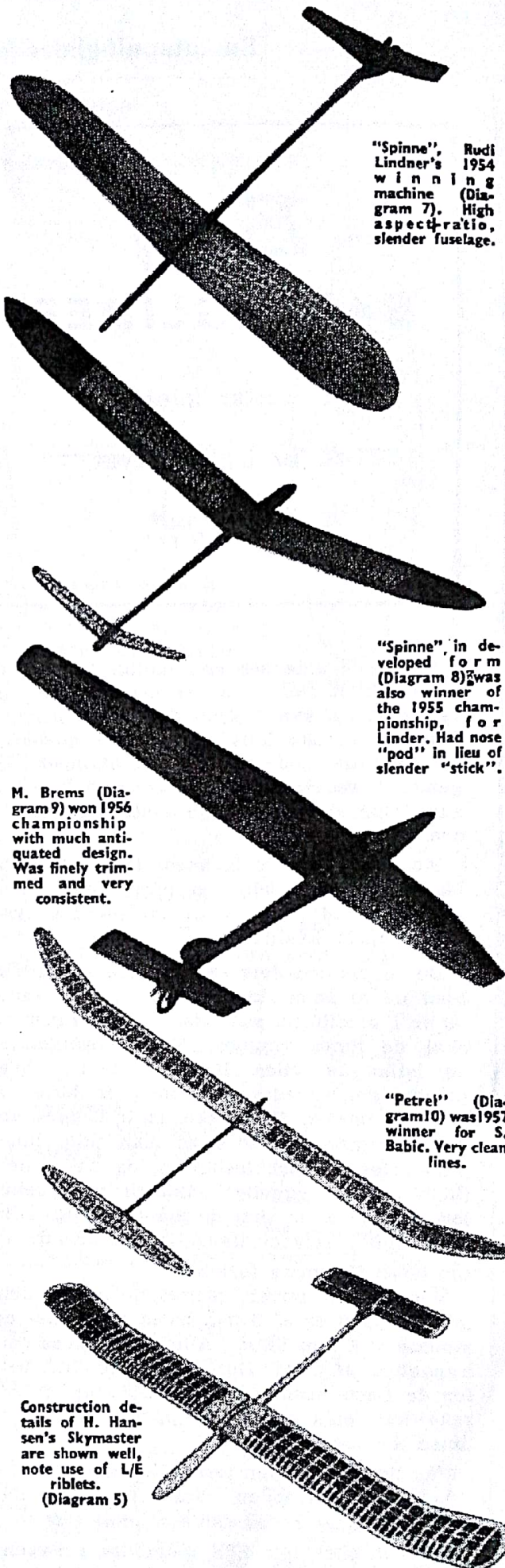
It was, however, a rather "knife edge" layout and the designer admits that if launched straight it may stall all the way down!

Consider the layout.

The tailplane was very small (under 60 sq. ins.). The moment arm was normal at 4 1/4 chords. The flat undersurfaced tailplane and thin undercambered wing section did not exactly give similar characteristics. The C.G. consequently had to be fairly well forward (45 per cent.) but even this was apparently not sufficient. One can see no point in taking tailplane area reduction to this limit when reliability may have to be sacrificed.

Lift hunting was by now generally accepted and there were apparently plenty of thermals. The model was sensibly constructed although surprisingly devoid of hardwood! Times for the Mlada Boleslav, Czechoslovakia contest, 180, 180, 180, 180, total 900 seconds, the only perfect score.

TO BE CONTINUED



"Spinne", Rudi Lindner's 1954 winning machine (Diagram 7). High aspect ratio, slender fuselage.

"Spinne" in developed form (Diagram 8) was also winner of the 1955 championship, for Linder. Had nose "pod" in lieu of slender "stick".

M. Brems (Diagram 9) won 1956 championship with much antiquated design. Was finely trimmed and very consistent.

"Petrel" (Diagram 10) was 1957 winner for S. Babic. Very clean lines.

Construction details of H. Hansen's Skymaster are shown well, note use of L/E riblets. (Diagram 5)

Baby

BALSAGLIDER

- ★ koster intet
- ★ er hurtigt lavet
- ★ flyver godt

På næste side ses en tegning til en lille balsa-glider. Den er uhyre nem at lave, flyver godt og kan bygges for ingen penge i løbet af ganske kort tid. Enhver modellflyver har de nødvendige balsa-stumper liggende i rodekassen, og ikke-modellflyveren kan købe de nødvendige materialer for få øre.

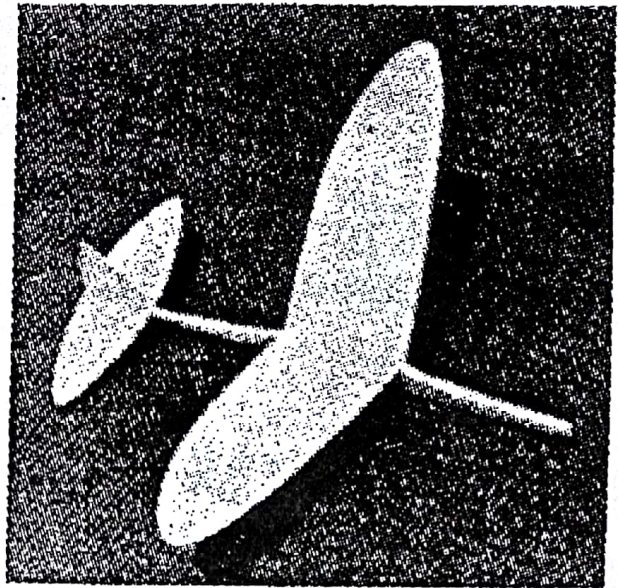
Modellen er helt igennem lavet af balsa. Man skal ikke vælge en hård, tung balsa, men derimod søge at få fat på den lyse, mellemløse kvalitet.

De to planhalvdele skæres med et barberblad ud af 2mm finér og pudses med sandpapir i profilform som vist på tegningen. Så skal de limes sammen. Man anbringer en tændstikæske eller lignende under hver planhalvdel, således at tippen er løftet 42 mm fra bordet. Et stykke papir lægges under samlingen, således at man ikke limer planet fast til arbejdsbordet, og de to dele limes nu omhyggeligt sammen med celluloselim. Derefter skal de stå urørt og tørre i 24 timer, selvom limen tilsyneladende er tør efter få timers forløb.

Mens planet tørrer, skæres de øvrige dele ud. Kroppen er af 3 mm balsa og højde- og siderør af 1 mm balsa. Alle dele pudses omhyggeligt af med fint sandpapir (nr. 00), før de limes sammen. Ved påsætning af rørene kan man stikke knappenåle i, indtil limen er tør.

Når limningerne er tørre, limes planet tilsidst fast på kroppen, idet man passer på, at det kommer til at sidde absolut lige.

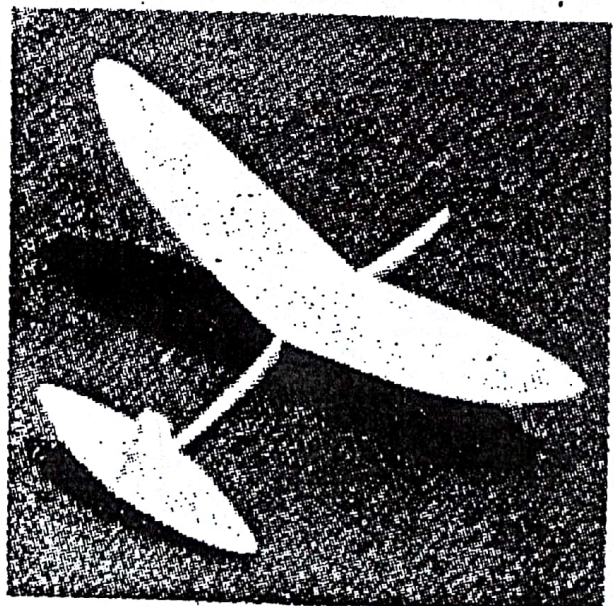
Et søm eller lignende indfældes i næsen, således at modellens krop ligger vandret,



når man støtter planet under tipperne. For at hindre sømmet i at falde ud, kan man lægge en besnøring af sytråd om hele næsen. Tilsidst behandles modellen med tre gange dope med sandpapiersafspudsning mellem hver gang.

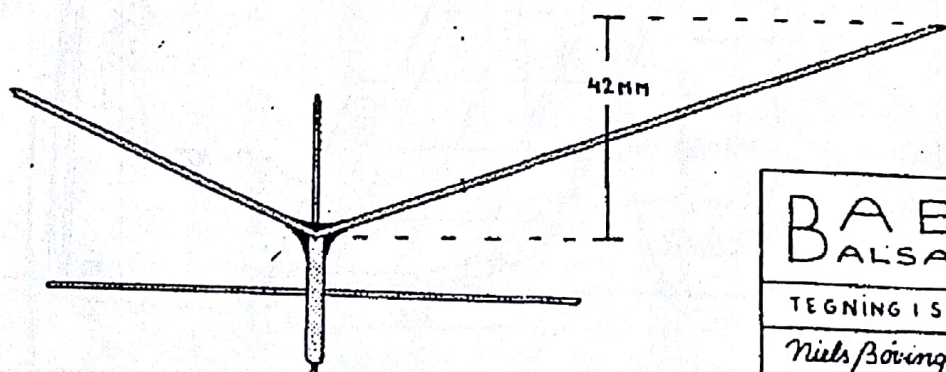
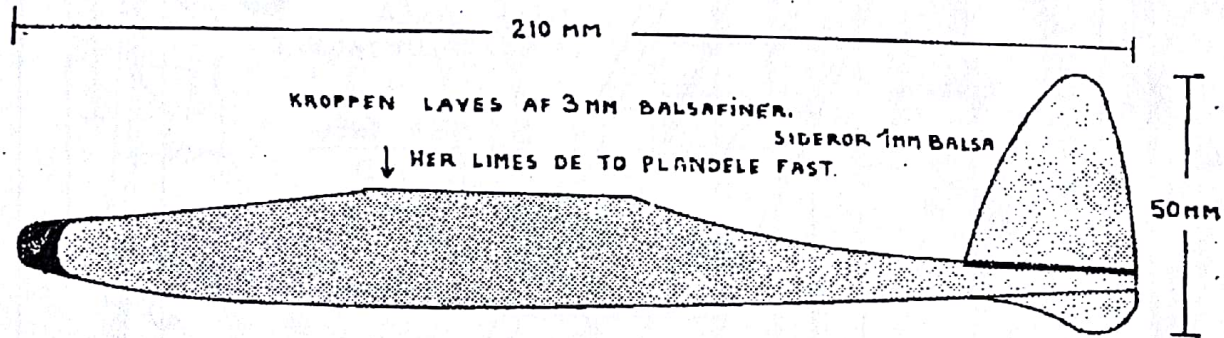
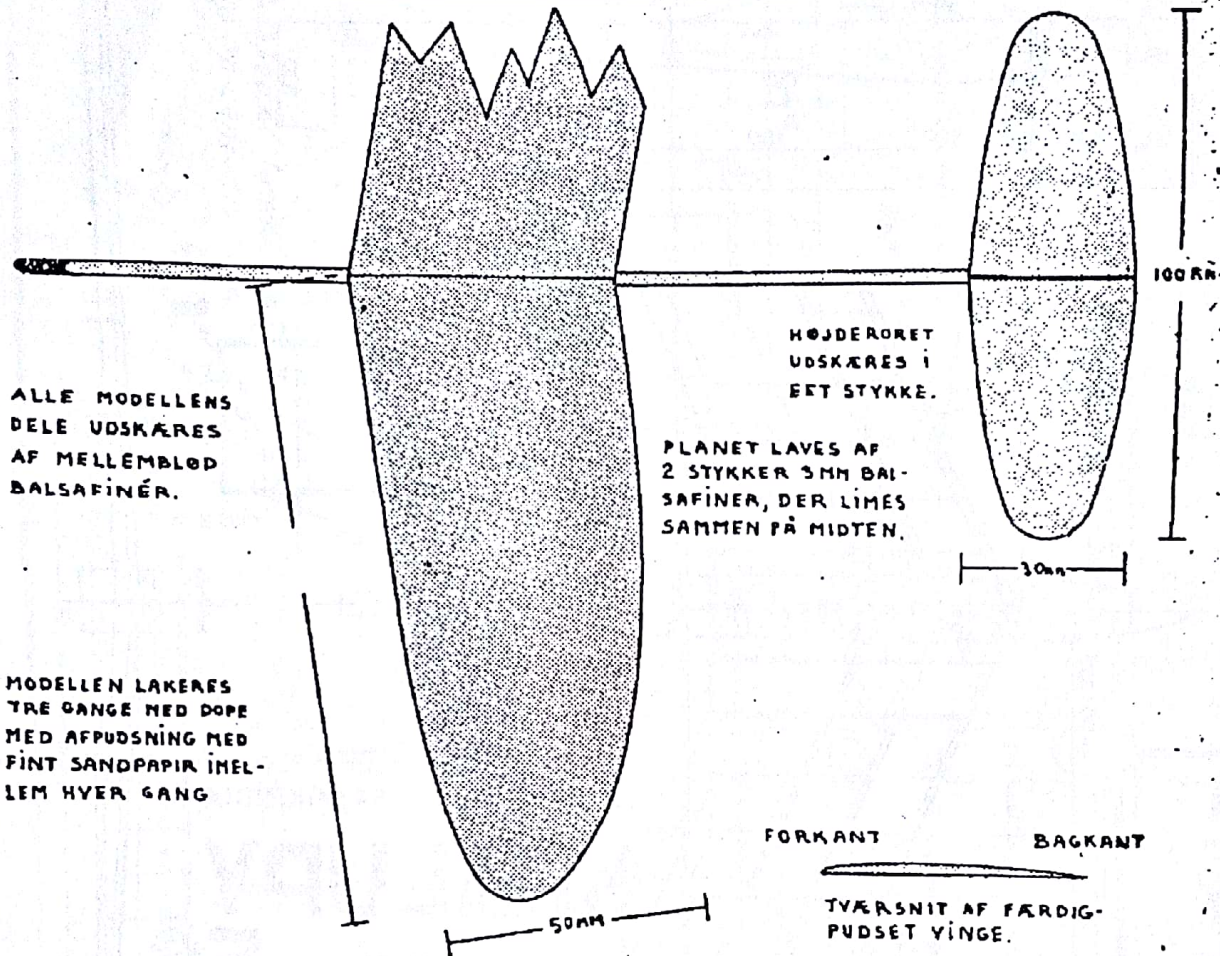
Modellen indflyves efter de almindelige regler. Når man har opnået en lang, lige glidning, kan man sætte en krog i undersiden af kroppen, ca. 50 mm fra næsen, og starte modellen med en slynge, som laves som en almindelig slangebøsse.

Går modellen i stykker, er den meget hurtigt repareret med celluloselim, og er den endelig så lappet, at man ikke kan lime den sammen mere, er det hurtigt at lave en ny model.

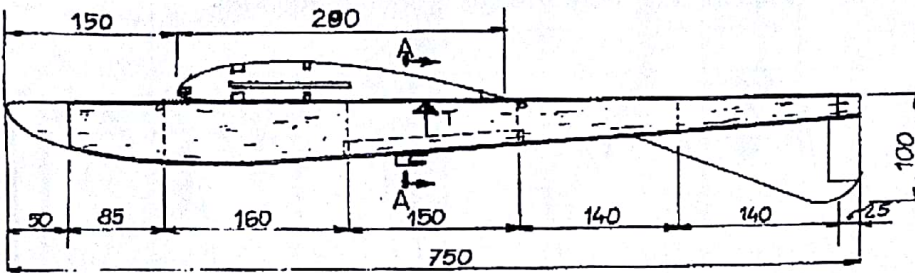


Lige til at bygge

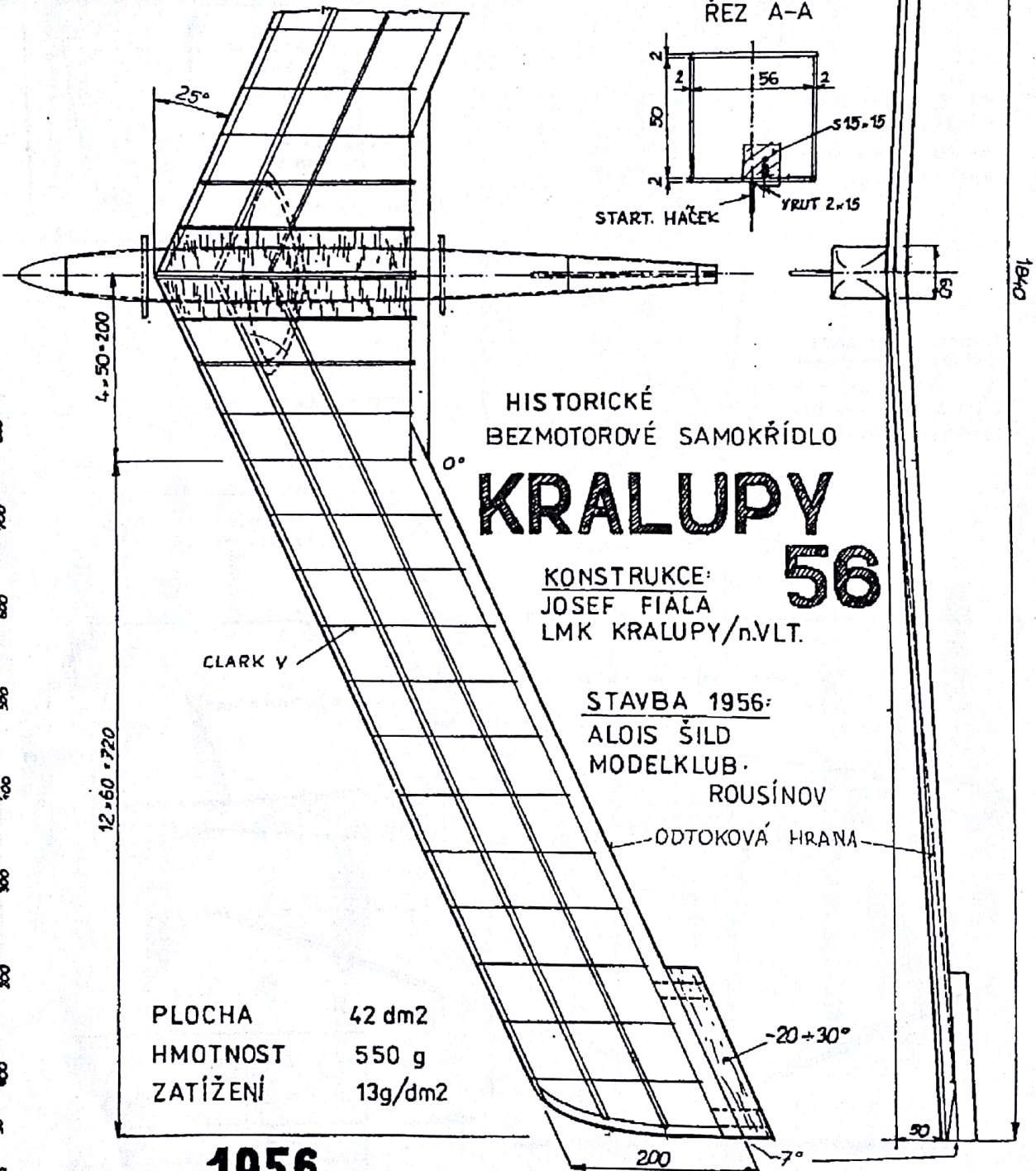
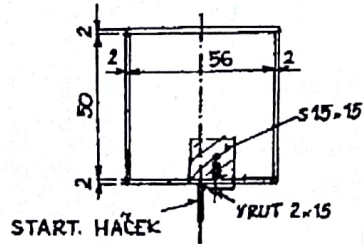
Prøv en katapult af flere strenge 3 mm motorgummi



BABY
BALSAGLIDER
TEGNING I SKALA 1:2
Niels Bøving Jensen 3.9.52



ŘEZ A-A



HISTORICKÉ
BEZMOTOROVÉ SAMOKŘÍDLO

KRALUPY 56

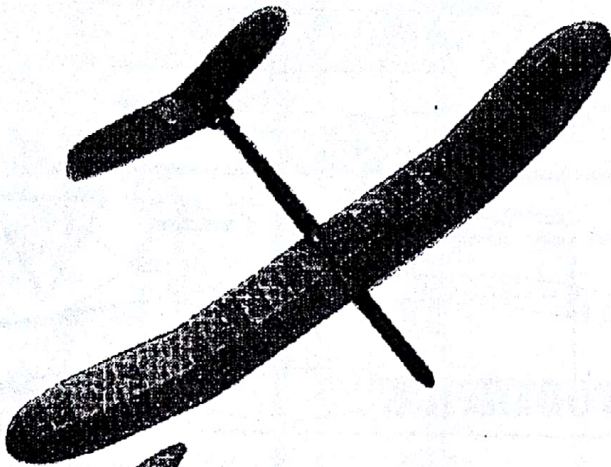
KONSTRUKCE:
JOSEF FIALA
LMK KRALUPY/n.VLT.

STAVBA 1956:
ALOIS ŠILD
MODELKLUB
ROUSÍNOV

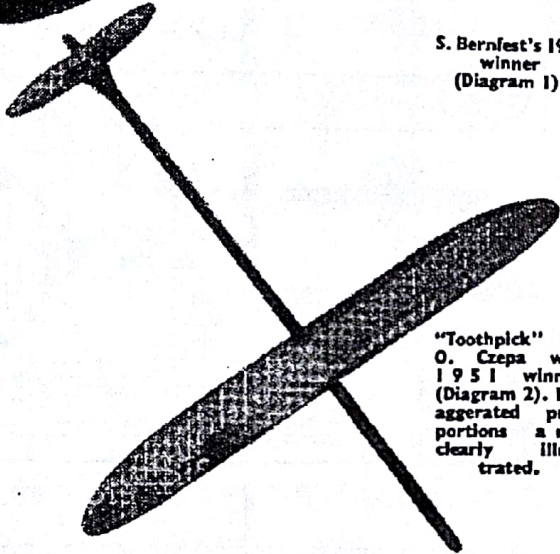
ODTOKOVÁ HRANA

PLOCHA 42 dm²
HMOTNOST 550 g
ZATÍŽENÍ 13g/dm²

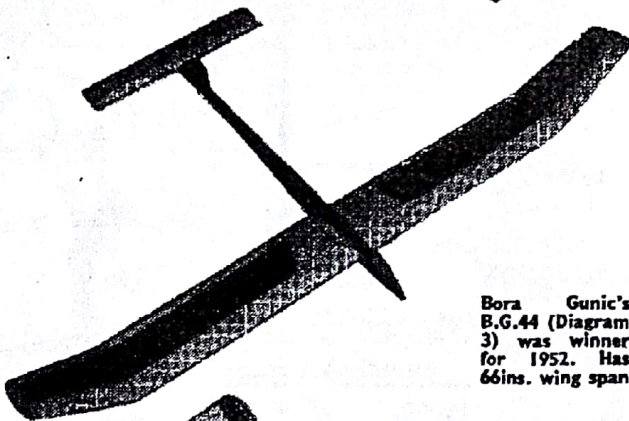
1956



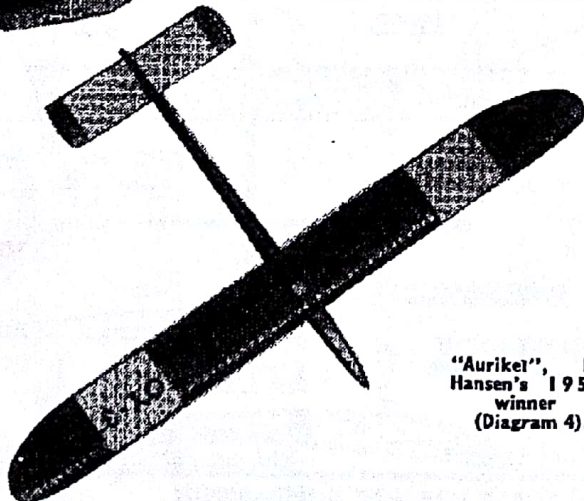
S. Bernfest's 1950
winner
(Diagram 1).



"Toothpick" by
O. Czepa was
1951 winner
(Diagram 2). Ex-
aggerated propo-
rtions are
clearly illus-
trated.



Bora Gunic's
B.G.44 (Diagram
3) was winner
for 1952. Has
66ins. wing span



"Aurikel", H.
Hansen's 1953
winner
(Diagram 4).

1950 World Glider Championship Winner by S. Bernfest—Yugoslavia.

Diagram 1.

This model was typical of many of the time, its one unusual feature being a vee dihedral tailplane.

It won a contest run in thermal conditions under the three—5 minute flight rules, using 328 feet of towline where anyone could win. Support for this statement can be found in the following year's results, when in practically still air, all of its three flights were within 3 seconds of 3 minutes. In the 1950 contest at Trollhatten, Sweden, winning flight times were 360, 200, 360.

1951 World Glider Championship Winner by O. Czepa—Austria.— "Toothpick."

Diagram 2.

In 1951 the Aeromodelling World was shaken by this model. Here was a freak which worked very well. This was still in the thermal happy days before lift hunting became a science, but, the contest was virtually devoid of lift. We are, therefore, led to the opinion that it was a model designed for still air conditions, especially since Austrian weather is apparently usually calm. However, there was wind during the contest so the model was also capable of standing up to gusts.

The model was a product of logical thought. The wing construction was a good practical solution to a thin section and a fairly low aspect ratio. The fuselage construction was light, considering the choice of material available, as it used a cross sectional shape of great simplicity and rigidity and provided a good mounting for the wing. The cross sectional area imposed at that time was put to good use as fin area!

The design was the first, of any note, to employ a very long moment arm and small tailplane area for the express purpose of concentrating area in the inevitably more efficient wing.

The tailplane was merely used as a stabiliser, unlike modern A/2's where it is, to a certain extent, used for load carrying.

A tow hook at an extreme forward position was also the result as the increase of wing lift when towing was far greater by proportion than was the increase of tail lift, resulting in the necessity for an appreciable nose down moment. The tow hook was probably too far forward as apparently the model did not make full line height.

Aspect ratio was quite moderate, unlike modern A2/s* which tend to have a very high aspect ratio for greater efficiency. Czepa tried to overcome efficiency loss caused by tip vortices with use of the classic method of ellipticising tips (but which causes considerable loss of efficiency on a low aspect ratio).

Summarising, an original, thought provoking model at the time, which deserved to win. Flight times in the contest at Lesce-Bled, Yugoslavia were, 300, 271, 300, total 871 secs.

1952 World Glider Championship Winner by B.Gunic—Yugoslavia— "BG-44."

Diagram 3.

This was a beautifully proportioned, clean model which was way ahead of its time and could still hold its own in a British contest with ease despite the hindrance of the cross sectional area of the fuselage.

The use of similar airfoils, despite the tailplane being flat under-surfaced, with proportions correct and 50 per cent. C.G. with 4 deg. longitudinal dihedral gave stability of the correct order and a towhook close to the C.G. It was stated to have a 4½ min. still air duration from a 328 ft. line which seemed to be borne out in the contest it deserved to win, although probably Hacklingers slightly less practical design was its equal.

The duration on 164 ft. line would probably have been around 2:25 which would be no disgrace now, even after 8 years! Times at the Graz, Austria Contest times were 264, 284, 300, total 848 secs.

1953 World Glider Championship Winner by H. Hansen—Denmark— "Aurikel."

Diagram 4.

Hans Hansen has turned out some very good glider designs, the first of which to become famous was the 1953 World Championship Winner.

The contest did not really prove anything as it took place before thermal hunting had become an art and the contest was thermal prone. Time has proved the principles underlying the model design to be sound.

It was very much like any other Danish model of the time in appearance and proportions and also reminiscent of Bora Gunic's winner of the year before, which, incidentally was 4th in 1953.

Hardwood was used extensively resulting in an overweight model (16 ozs.) which also approached the lower area limit!

Very little, but, apparently sufficient dihedral was used.

The really striking feature of this model was the airfoil which started almost as great a revision of thought as did Czepa's *Toothpick*! Initially, this feature, the drooped trailing edge, was not the product of logical thought, but the discovery, through an accidental trailing edge warp in building by a Danish modeller, that the airfoils they were currently using at the time benefited greatly by it!

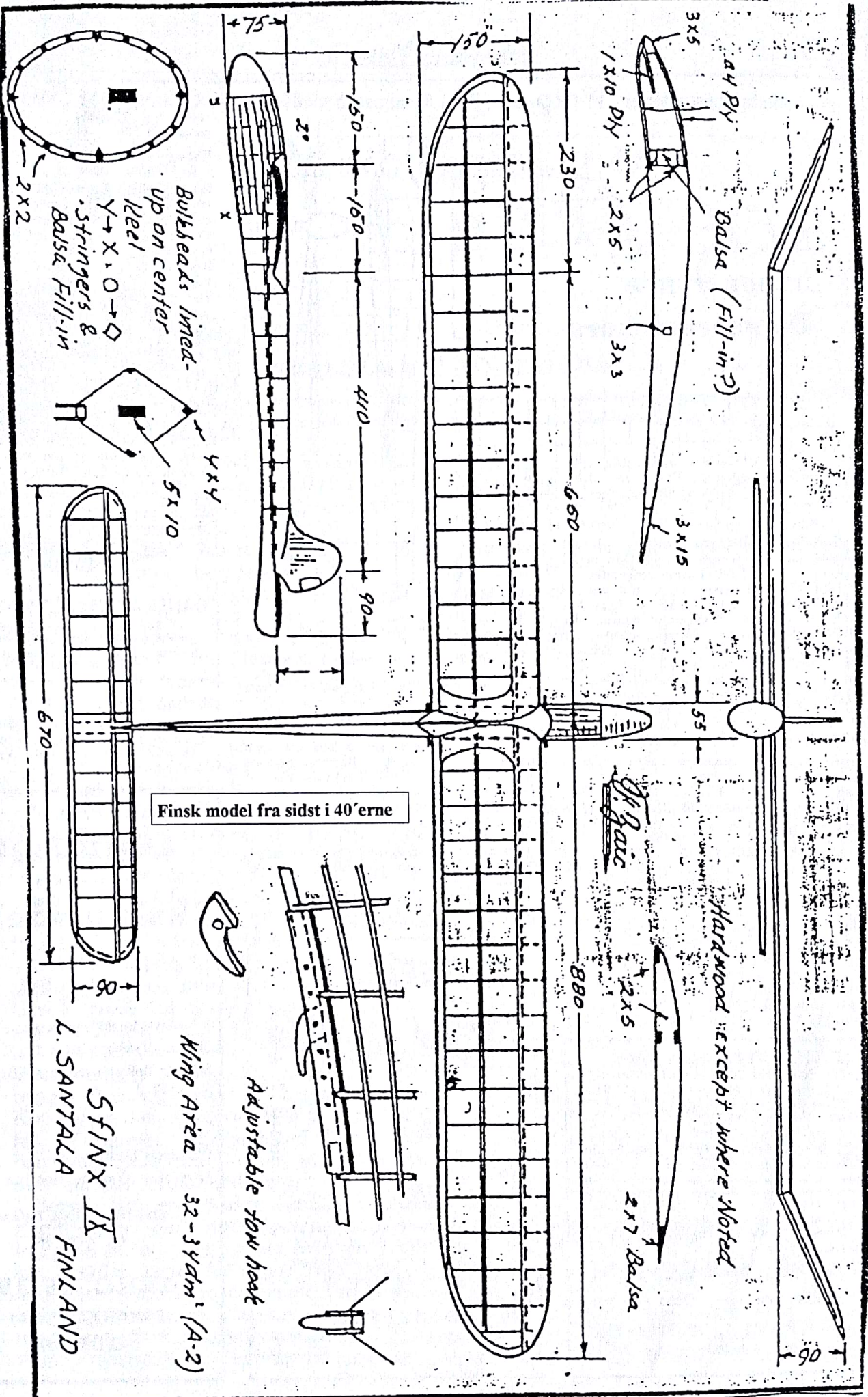
The normal way for it to be incorporated is by putting the maximum under camber at least 60 per cent. back whereby the trailing edge naturally assumes a fairly great angle. Times in the contest at Lesce-Bled, Yugoslavia were 300, 300, 300, total 900 secs.

Hans Hansen's Later Developments—"Skymaster."

Diagram 5.

Hansen's next offering is the "Skymaster" which was sold in Denmark as a full sized plan.

In the writer's opinion this logical development of *Aurikel* is Hansen's best. Once more, extensive hardwood is used but the design has been simplified and is a far more practical contest design. More area would seem to be placed on the wingtips to bring the design up



Bulkheads lined-up on center
 1/2" 1/2"
 Y → X, O → O
 Stringers & Balsa Fill-in
 2x2

Finsk model fra sidst i 40'erne

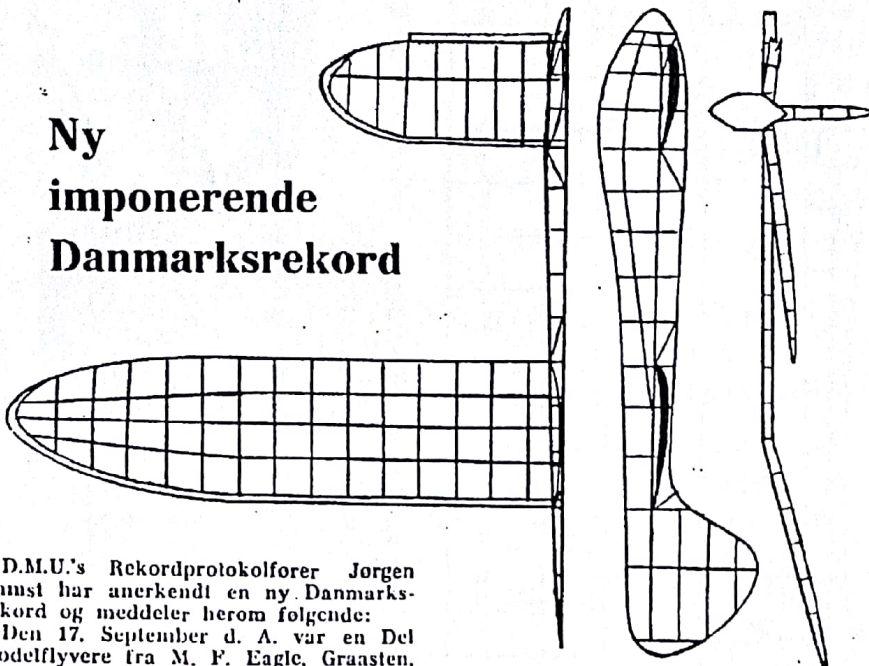
Adjustable tow hook

Wing Area 32-34dm² (A-2)

SFINX IX
 L. SANTALA
 FINLAND

Andemodellen herunder er **Wrap**, som Poul Rasmussen medbragte til Oldtimer DM 2003. Flyv 11/4

Ny imponerende Danmarksrekord



D.M.U.'s Rekordprotokolfører Jørgen Gamst har anerkendt en ny Danmarksrekord og meddeler herom følgende:

Den 17. September d. A. var en Del Modelflyvere fra M. F. Eagle, Graasten, ude paa Brouger Land for at trimme Modeller til Unionens Distriktsstævne den følgende Søndag. Det var rigtigt Termikvejrr med mange fede Cumuluskyer. Omkring Kl. 17 var det særlig slent. En Model i Kl. 8 tilhørende Alfred Wolfson kom ind i stærk Termik efter Udlosning i 50 m Højde, steg haardt og forsvandt allerede af Syne efter 11. Min. En Tid-

saa 20 Gange $+ 10^0$ og 20 Gange $\div 5^0$ i Løbet af et Minut. Middeltallet af Maalingerne blev saa de ovennævnte $3-4^0$ for alle Lufflag indtil 10 m.

Med en Vindhastighed paa 5 m i Sekundet svarer denne Afvigelse til en opadrettet lodret Strømning, hvis Hastighed var paa 25-30 cm pr. Sekund. Dette giver saa igen, at blot en jævnt god Model faar en Synkehastighed paa 25-30 cm i Sekundet, naar dens Flyvehøjde er omkring 10 m.

Dette medfører, at en Modelflyver, der vil maale sin Models Synkehastighed, ikke kan stole paa sine Maalinger, medmindre Vejret er fuldstændig blikstille.

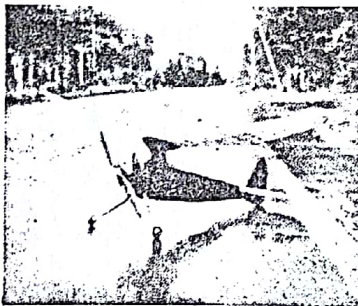
Rekordmodellen **SP-84** konstrueret af Jørgen S. Petersen.

tager, der kørte efter den paa Cykel, saa den i 25 Min.

Saa startede Eagle's Formand, Svend Aage Andersen sin Andemod. SP-84 »Wraps». Ogsaa den gik i Termik, men steg ikke saa kraftigt. Tidtagerne af Sted paa Cykler. Til sidst forsvandt den af Syne i ca. 1000 m Højde ude over Flensborg Fjord. Tiden blev 35 Min. 40,6 Sek. Ny Danmarksrekord i Kl. 10 c. Desværre har Landingsstedet, et Sted i Nærheden af Flensborg, ikke kunnet konstateres, ellers var der ogsaa en sikker Længderekord.

Den tidligere Rekord i Kl. 10 c var paa 11 Min. 37,0 Sek. og var sat af Svend Skou. O.M.-F ved Stævnet paa Lundtofte.

„DIESELLA 44“



Modelplan for Dieselmotorer
Spændvidde 1,20 m
Spec. egnet for Dieselmotorer
Pris for Tegning og Byggevej. Kr. 5,00
portofrit tilsendt

„DIESELLA“
Sydbanegade 8 Kolding

Tegning i kartoteket

Flyveplads den 31. August 1941.

Rekordmodellens Data:

Hovedplanets Spændvidde: 1530 mm.

Hovedplanets Sideforhold: 1 : 8,5.

Hovedplanets Areal: 27,7 dm².

Forplanets Areal: 8,8 dm².

Kroplængde: 895 mm.

Kroptværsnit: 41,5 cm².

Vægt: 420 g.

Planbelastning: 15,2.

Forplanet er forsynet med Turbulens- traad.

Fra en Læser modtog vi et Indlæg vedrørende vor Artikel **MOTORFLYVNING—SYVEFLYVNING**. Desværre er dette bortkommet, og da vi gerne vil bringe det, beder vi ad denne Vej den paagældende Læser om at sende os det paany, da vi ikke har hans Navn og Adresse.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbetejvej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte.
Telf. Frederiksdal 6169.

Unionens Efteraarsstævner

afholdtes i Aar den 24. September som Distriktsstævner, d.v.s. et Stævne i hver af de paa Generalforsamlingen vedtagne Distrikter.

Tegninger

til

Skalamodeller

★

1-50.

2 Motors Reaktionsplan.... Kr. 1,00

Svensk Dykbomber B.17... » 0,75

Svensk Rekognosceringsplan

S. 17 » 0,75

1-100.

Flyvende Fæstning..... Kr. 1,00

Liberator »Yankee Doodle« » 1,00

Sendes franco mod Indsendelse

af Frimærker.

»AERO SPORT«

JUNGGREENSVEJ 8

ODENSE

„KRATMO“ 10 Benzinmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.

Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.

Færd. Tandspoler - Stempelringe - Propeller.

Alle Dele til omgæende Levering.

Arne Føg, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

(midlertidigt Østerbrogade 72)



Modelflyvernes BLAA BOG

KNUD FLENSTED JENSEN (født 19. April 1914)

Kommunelærer, Formand for DMU, Dansk Modelflyverpionær, utrættelig Forkæmper for Modelflyvningens Indførelse i Skolesløjden m. m.

VI var kun lidt i Tvivl om, hvilken Modelflyver, der burde have Æren af at være den første i „Den blaa Bog“, som indledes i dette Nummer.

Det blev Knud Flensted Jensen, som er een af vore mest betydende Pionerer.

Han er født i Vordingborg, hvorover der daglig fløj Trafikfly paa Ruten Syd paa og Marinefly fra Avnø Flyveplads. Men den største Inspiration for Flensted Jensen var dog den lokale Mineralvandsfabrikant Hans Axel, der fløj Luften tynd over Vordingborg i en Klemm L 20, han havde købt ret billigt, efter den havde haft en ufrivillig „Vandgang“ i Store Bælt. I L 20'en fik Knud sin Luftdaab.

Medens han efter Flyvningerne hjalp Hans Axel i Værkstedet, spekulerede han paa at bygge en Flyvemodel. I Begyndelsen ansaa han det for umuligt at faa en saadan til at flyve, hvorfor han byggede en Skalamodel af L 20; men den kunde jo ikke flyve, hvad hjalp det saa?

Flensted Jensen havde i forskellige Tidsskrifter læst om, hvorledes Drengene i andre Lande kunde faa deres Modeller til at flyve, saa maatte han vel ogsaa kunne. Efter utallige mislykkede Forsøg opnaaede han endelig sine Drømmes Maal: en selvbygget flyvende Model — bygget som en Kopi efter den engelske Warneford-Model fra Thorngreen i København. Nu havde han faaet Blod paa Tanden og lavede siden en Del Motormodeller.

Senere fik den opvakte Knud fat i tysk Faglitteratur om Modelflyvning, og han byggede bl. a. „Der grosse Winkler“, der har betydet meget for ham, hvad flere af hans Selvkonstruktioner bærer Præg af.

I August udkom Flensted Jensens banebrydende Bog „Modelflyvning“ med Teori og Praksis, bl. a. Tegning til en Motor-

stokmodel og en Fladkropssvævemodel. Denne Bog fik en vidtrækkende Betydning, fordi der ikke før havde været dansk Litteratur fremme paa dette Omraade.

Nu kom der endelig Skred i Foretagendet. Det er vist en kendt Sag, at den ældste af de eksisterende Modelflyveklubber, O M-F, netop blev startet paa Grundlag af „Modelflyvning“ og den tyske Svævemodel „Baby“. I O M-Fs Fodspor fulgte andre Klubber, og Grunden til den nuværende Modelflyver-Organisation var dermed lagt.

I 1939 udkom Flensted Jensens Bog Nr. 2, „Modelflyvebogen“, der vel nærmest var en forbedret Udgave af „Modelflyvning“. Ogsaa som Forfatter til Artikler om Modelflyvning i Dag- og Ugeblade og som Foredragsholder har Flensted Jensen bidraget til Modelflyvningens Udbredelse i Danmark.

Flensted Jensen er en af de første danske Kommunelærere, der har anvendt Modelbygning i Skolens Sløjdundervisning. Hans Erfaring er kommet hans Kolleger til Gode, idet han har ledet to Lærerkursus i Modelflyvning, som blev afholdt af Berlingske Tidende.

Da disse Linier blev skrevet, ledede Flensted Jensen et 3. Lærerkursus, men denne Gang var Initiativet udgaaet fra Lærerne selv, og saa vidt vi har forstaaet det, er det Københavns Skolevæsen, som er Arrangør.

Ved flere Lejligheder har Flensted Jensen medvirket ved Flyvestævner med Nedkastning af Faldskærm og et Silke-Dannebrogslag, et smukt Nummer, der altid „gør sig“.

Flensted Jensen har ogsaa dyrket Svæveflyvningen og har B-Certifikatet, hvad de færreste maaske ved. Men heldigvis

har Modelflyvningen vejet tungest i Vægt-skaalen — vurderet med Modelflyverøjne naturligvis.

Flensted Jensen var indtil Sommeren 1942 udenfor Modelflyvernes Organisation. Da Bang traadte af som Formand, indvilligede Flensted Jensen i at afløse ham. Selv om det endnu er for tidligt at udtale sig endeligt om ham som Unionsformand, gaar det vist dog at røbe, at hans Kolleger i Bestyrelsen er begejstrede for Samarbejdet med ham — og det maa være det bedste Skudsmaal.

Udadtil er det af den største Betydning, at en anset Pædagog sidder som øverste Leder af de danske Modelflyvere, naar han saa samtidig har Styrke indadtil ved at være en af vore ældste og mest erfarne Modelflyvere.

Vi venter os fortsat meget af Flensted Jensen.

Sir John.

Abonner paa Svensk Flygtidning

speciel Modelflyveafdeling redigeret af Ulf Hallvig
Aarsabonnement Kr. 6,00. Halvaarsabonnement Kr. 3,00
kan indsendes t. Jørg. Dommergaard, Overdam, Hørsholm

Alle raske drenge kan selv samle Bueskydningspile
Indsend 100 kr. til Modelflyvebladet i København K. 1943
Dette tilbud gælder kun for Jørg. Dommergaard, Overdam, Hørsholm

Til Salg - 2 l Føkrigs-Dope. 20 Stk. Bals. 2-3-4 mm.
750 m Højstartsanor (ikke under 150 m Stk.), heraf 200 m paa aut.
Vinde. 3/4 Kvadratmeter Aeroplanbirk. 1 mm. Ca. 1/2 l Acetone samt
enkelte Lister og Smatting for Modelbygger. Sælges kun samlet. Pris
Kr. 35.-
Carl Knutzen, Haregade 13, København K.

NYHEDER maa være Redaktionen (Fruens Bøge) i Hænde senest den 15. for at komme med i næste Nummer. — Indsend Kr. 1,50 pr. Postanvisn. el. Postkonto 15835, eller forlang Efterkrav, og Bladet bliver Dem portofrit tilsendt Resten af Aaret. — Den bedste Artikel vil hver Maaned blive honoreret med et Gavekort

Udstillingen i Randers. Fortsat fra Side 46.

Klubbens Medlemmer var saavel under som i Dagene efter Udstillingen saa hæse, at de næsten ikke kunde tale, idet disse under hele Udstillingen viste Folk rundt for at forklare de tekniske Finesser ved Modellerne, en Service, der blev værdsat af Publikum.

Økonomisk set gav Udstillingen et tilfredsstillende Resultat i Betragtning af, at det var Klubbens første større Arrangement.

Iøvrigt fik følgende tildelt Præmie:

Svævemodeller:

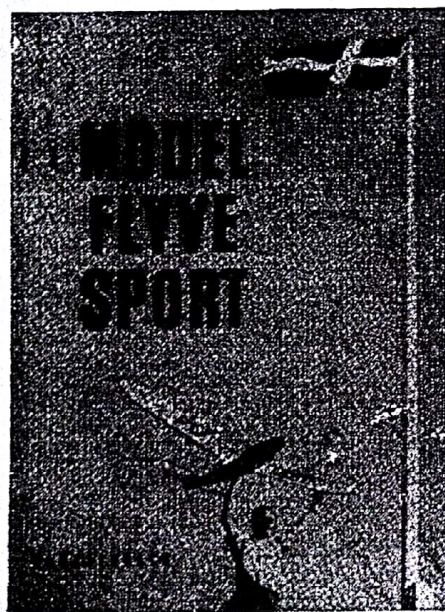
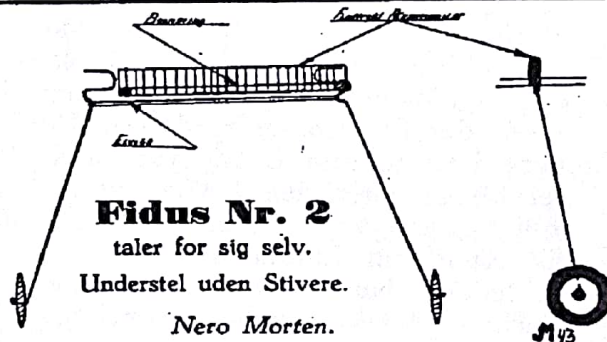
Gunnar Jensen, Esbjerg MF, 1. Pr.
Aa. Høst-Aaris, Odense M-F, 2. Pr.

Motormodeller:

Aa. Høst-Aaris, Odense M-F, 1. Pr.
Boy Konstmann, MF „Frem“, 2. Pr.

Skalamodeller:

Eigil Jensen, Fredericia MF, 1. Pr.
Carl Høst-Aaris, Odense M-F, 2. Pr.



AF
SVEN WIEL BANG - PER WEIS-
HAUPT - JOHS. THINSEN

FLYVETEORI:
Aerodynamik - Stabilitet - Flyveegenskaber
SVÆVE- OG MOTORMODELLER:
Selvkonstruktion - Bygning - Flyvning

STORT AFSNIT OM:
Dansk og udenlandsk Modelflyvning - Nationale og
internat. Love og Regler - Nationale og internat.
Rekorder - Profilkonstruktion og Tabeller til 18 Pro-
filer - Model-Fagudtryk paa Engelsk, Fransk, Tysk

300 Sider Tekst - 24 Sider Tegninger
16 Sider Fotografier

PRIS Kr. 7.50

Faas eller bestilles hos alle Boghandlere

STEEN HASSELBALCHS FORLAG

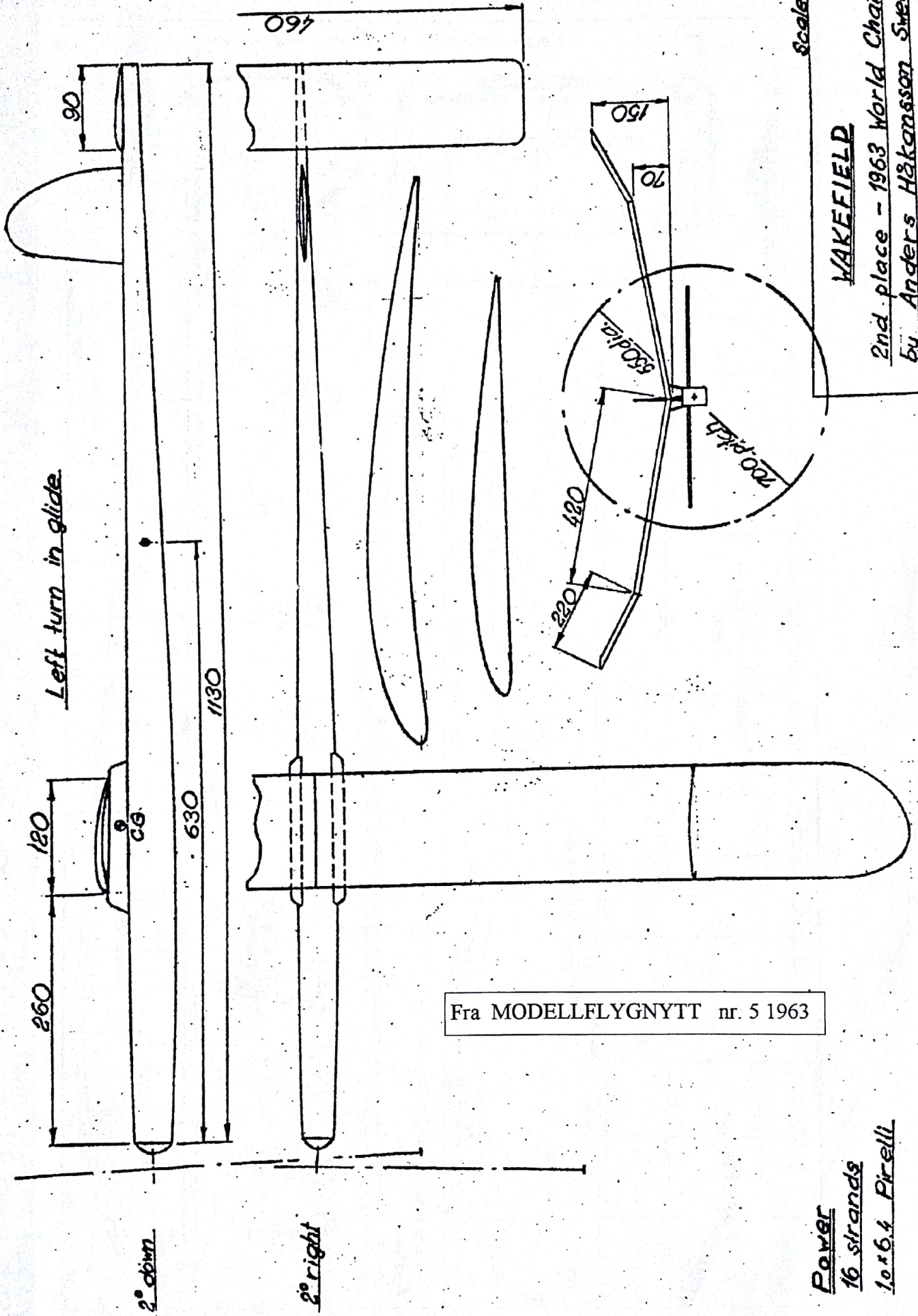
MODELFLYVEBLADET I FORRETNINGEN I HAREGADE 13, KØBENHAVN K.

„KRATMO“
Modelflyvemotor

Arne Fog
Enghavevej 76, København
Eva 3701.

Brochurer med Priser
tilsendes gratis!

MODELFLYVEBLADET I FORRETNINGEN I HAREGADE 13, KØBENHAVN K.



Scale 1:6

WAKEFIELD

2nd place - 1963 World Champ.
by Anders Håkansson Sweden

Fra MODELLFLYGNYTT nr. 5 1963

Power
16 strands
1.0 x 6.4 Pirelli

