



# OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 4

december 2014

23. årgang



*Inde i bladet:*

*Indkaldelse til Landsmøde*

*Dieselmotorer*

*Hyggetræf*

*Artist linestyret model*

## OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,  
som er stiftet i 1992 med det formål  
at bevare dansk modelflyvehistorie.  
23. årgang nr. 4/2014

Formand/ Webmaster  
Hans Fr. Nielsen  
Klemivej 4  
8355 Solbjerg  
Tlf. 86927876  
Mobil 25137276  
hfn@sport.dk

Kasserer  
Frede Juhl  
Gl. Færgevej 22  
6300 Gråsten  
Tlf. 74651457  
sylesen@gmail.com

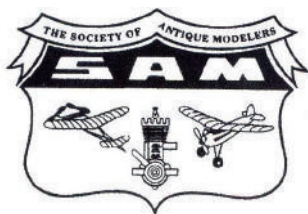
Redaktør & sekretær  
Karl Erik Widell  
Granbakken 9  
9210 Aalborg SØ  
Tlf. 98145492  
Mobil 21669882  
ke.widell@stofanet.dk

Vil du være medlem eller blot vide  
mere, kan du besøge vor hjemmeside:

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

Du er naturligvis også velkommen til  
at ringe til en af personerne ovenfor

Deadline for næste nummer:  
1. marts 2015



DMV er tilknyttet  
The Society of Antique Modelers

## Formandens klumme

Vinteren nærmer sig, og dagene er blevet kortere. Det er nu der skal bygges modeller til næste års konkurrencer. Det kan forhåbentlig blive til mange hyggelige timer ved byggebrættet.

Kniber det med materialer kan vi i klubben levere en del lister og finer, samt beklædning og timere.

Vi er på tærskelen til et nyt år og så er det vel tiden for et lille tilbageblik på 2014.

Vore hyggetræf både på Midtsjællands Svæveflyveplads og Randbøl Hede var godt besøgt og der blev også ind imellem vist fine flyvninger. Bedste tid havde Diogenes med ca.12 min. På Heden mødte flere nye "flyvere" op, og også der blev der fløjet flittigt.

Var vi heldige med vejret til hyggetræffene, så blev det helt galt ved DM. Først en udsættelse, så en aflysning. Ærgerligt da vi for første gang skulle prøve et DM over kun én dag. En anden ærgerlig ting var, at der var uhyggelig FÅ tilmeldt. ?????

Vi var også få danskere der deltog i DE SVENSKE OLDTIMER MESTERSKABER, men klarede os endda. Tre dage med rigtig modelflyve vejr.

Efterårets træf blev indledt med alle tiders møde med vort medlem fra Canada. Henry Ekelund sluttede sin Danmarks tur i Slaglille sammen med flere af medlemmerne fra Pingvinen. Det blev det sidste hyggetræf i år. Efteråret kom med blæst og regn.

Foreningen kan stadig notere en lille medlems fremgang. Men blandt de aktive er vi ikke blevet flere, snarere tvært imod. Det er næste års udfordring.

Vel mødt til landsmødet i Odense Lørdag d. 7. marts.

Julen nærmer sig hastigt, så hermed ønskes alle en glædelig jul og et lykkebringende 2015.

## Kalender 2015

Torsdag d. 1 jan	Årsrekord året starter for henholdsvis Varighed og Distance.
Lørdag d. 7 mar	Landsmøde i Odense fra kl. 10.30
Mandag d. 20 apr	Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 11 maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 1. jun	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 15. jun	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
August d. ???	De Svenske Oldtimer Mesterskaber
Lørdag d. 22. aug	Danske Mesterskaber for Oldtimer- og Veteranmodeller på HEDEN
Mandag d. 7 sep	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl.13.00 (FN)
Mandag d. 21 sep	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 5 okt	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 26 okt	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Torsdag d. 31 dec	Årsrekord året slutter.

Forsidebilledet:

Erik Møller og Hans Fr. Nielsen diskuterer trimning af Kadet på Randbøl Hede



Foto: Karl Erik Widell

## *Fra Kassereren*

Ak ja, dagene bliver kortere og mørket sænker sig over os tidligere og tidligere. Kort sagt året er ved at rinde ud. Men fortvivl ikke, thi når vi har passeret den 21. december, vender moder jord sin anden kind til solen og dagene bliver atter lysere og længere.

Snart oprinder et nyt år og så er det tid til at forny dit medlemskab af DMV.

Kontingentet udgør DKK 200 ( SEK 220, NOK 200 og CAD 35 for vore udenlandske medlemmer)

Vore danske medlemmer har følgende indbetalingsmuligheder:

- Via betalingsservice
- Via netbank til reg.nr. 5953 konto 1104699 Andelskassen, Sønderborg.  
Husk at skrive dit navn under "Meddelelser til modtager"
- kontant i en kuvert direkte til kassereren

Kontingentet imødeses indbetalt senest den 21. januar 2015.

Glem nu ikke at huske det! Tak og på gensyn i 2015.

## *Nye medlemmer*

Velkommen til Michael Væth, Blåbærvænget nr. 8. 8660 Skanderborg,  
Jens Ramild, Seestvej nr.11. 6000 Kolding,  
Leif Jespersen, Lillegade nr.1. 6430 Nordborg.

## *Årsrekorder*

Hans har stadig rekorden i tid og distance med KR 21 Diogenes, 11:30 min og 1,7 km.

## *Byggebrædtet*

### **Ove Nesdam fortæller:**

Den 23. september var jeg med Annette og modelfly på Eremitagesletten og der flyver min Pjerri 69, OY-Halv4 ind i et egetræ ca. 15-18 m oppe.

Den 26. september får jeg den ned efter 3 dages intensiv jagt med bue, pil, line og tovværk. Den kom ned, men indsatsen havde været lidt voldsom så 3 af bagkroppens lister var knækket. Min gamle Pjerri fra 1951-52 måtte på bedding igen, så alt fra spant 9 er fornyet. En bedding blev bygget til formålet og kroplisterne omhyggeligt skærfet sammen. Godt at jeg endnu har den tegning af 69eren som jeg dengang fik lov til at kopiere, tak for det Børge.

Halefinnen og en af haleplanets holdeplader kunne dog genbruges. Vingen var sluppet med kun 3-4 knækkede ribber mellem bagkant og bagerste bjælke.



*Patienten på sottesengen*

## *Fra medlemmerne*

### **Fra Canada skriver Henry Ekelund:**

For nylig deltog jeg i et hyggetræf med gamle venner fra min ungdom, venner som byggede og fløj med modeller i alle klasser på mange forskellige pladser rundt om i Danmark. Selvfølgelig snakkedes der om gamle dage og minderne kom frem, nogen gange måske ikke helt korrekt men nok til at give en stemning af hvordan vi alle nød at dyrke denne hobby. Jeg har aldrig været god til at huske detaljer: såsom steder, ansigter eller navne men minderne er der alligevel, bare ikke så præcist.



Min Far Arthur var lige så interesseret i flyvemodeller som jeg. Vor første oplevelse i den retning var et sted omkring København hvor Svend Wiel Bang fløj en af hans Familiejournal modeller såvel som, jeg tror, Weishaupt?

Vi tilbragte megen tid oppe i det lille loftskammer i ejendommen vi boede i. Jeg byggede min første Jokum der og vi lærte hurtigt om hvad en stærk vind kan gøre og jeg husker at min Far besluttede, at bygge en Jokum vinge med krydsfiner forstærkning på forkanten - den blev lidt tung men havarerede aldrig.

For mig var (og er) hobbyen mere om at bygge (designe), end om at flyve, måske fordi jeg elsker god formgivning og f.eks. foretrækker Henning Jønsøns originale Jokum med hajfinnen i stedet for den stump man nu stikker under haleplanet.

Ligeledes har selve aerodynamikken altid interesseret mig og min "bibel" fra Sigurd Isacson var altid ved hånden. Stadigvæk stræbte jeg efter usædvanlige typer og måtte tit bare gætte, hvad der ville virke. Der var en stribe af haleløse svævere, nogle med omvendt pilform som jeg byggede men sjældent fik til at blive konkurrencedygtige. For det meste var alle mine modeller selvkonstruerede, men jeg husker da Holger Danske som fløj (eller sejlede) til Sverige fra et stævne i Lundtofte, hvor den nærmest forsvandt den opad ud af syne.

Ved en lejr på Vandel vandt min Far en Thorning motor og jeg endte med at bygge flere modeller for den, en havde motoren fuldstændigt indbygget og siden motortiden jo var begrænset tog den ikke skade af varmen. Lidt linestyling, men siden jeg bliver rundtosset ret hurtigt ved jeg at nogle minder om mine bedrifter nok er overdrevne.

Min triumf var vel at vinde "Svenske-mesterskabet" i A2 to gange i træk og skuffelsen var at tredje gang kiksede det –(pokalen var bestemt til at blive ejendom efter 3 sejre).

Ved et stævne i Sydsjælland vandt jeg et Danmarks mesterskab og jeg husker at mine lærlinge kammerater blev meget imponerede da jeg fortalte det næste dag –Henry Danmarksmeesteren!

Jeg byggede en Wakefield model med dobbelte halefinner som fløj fint men endte i vandet i Utterslev Mose og jeg smed alt tøjet for at redde den i land.



*Pingvinerne med transportvogn*



*Fra de glade dage på Amager Fælled, Distriktskonkurrence d. 9. september 1951:*

*Foto: Ove Nesdam*

**Stående :** *Børge Hansen, Ove Nesdam, Steen Agner, Fritz Neumann, Karl Erik Widell, William Friis Møller og Sørensen (Sven E. Truedsson's repræsentant i Kbh.)*

**Siddende:** *Poul G. Jørgensen, Henry Ekelund, Torben Stripp, Verner Buch Andersen med haleløs model og Niels Harboesgaard.*

Der var også den tur til verdensmesterskaberne i Jugoslavien hvor Børge, Hans og Kaj Hansen var udvalgt og jeg fik tilladelse til at deltage på min egen bekostning. Det var dengang hvor man skulle have specielle visa'er m.v. for at komme ind i det land og det mærke i mit pas blev skam grund til stor diskussion da en USA grænsevagt så det! Jeg var automatisk anset for en kommunist spion.

Selve konkurrencen var en total skuffelse for mig da ingen af starterne producerede en ordentlig tid; måske jeg skulle have råbt højere den ene gang hvor jeg så at linen sad fast i græsset? Men i alle tilfælde var mine modeller ude af trim og måske ikke velegnede der hvor vinderne havde kropslængder næsten dobbelt mine?

Far og jeg var medlemmer af Sportsflyveklubben og jeg endte med at blive lagerforvalter der og på en eller anden måde distriktsleder - en position jeg næppe var kvalificeret til men det var jo en ære. På det tidspunkt fløj vi ofte i en gruppe hvor Ole Olesen, Poul Guldbrandt Jørgensen, Verner Buch-Andersen min Far og jeg fandt sammenhold (og lidt utilfredshed men Sportsflyveklubben) så vi dannede en ny klub som blev: 113 Pingvinen.

Hvorfor det navn? Der er jo diskussion om hvilken fugl nu er den bedste flyver, så vi tog det modsatte standpunkt og valgte en som ikke kan flyve overhovedet. Vi trak lod og jeg blev formanden, vi havde ingen klublokaler men byggede hjemme og bare mødtes når vi ville flyve, så ikke meget ansvar for en formand der. Ole og Poul fik ideen og byggede den anhænger-kassevogn for vore modeller, den virkede bedre end forventet og vi tog tur til at trække den fra sted til sted.

Jeg var i mellemtiden på session og havde 18 måneders tjeneste foran mig. Jeg havde tjent godt som ungsvend, hvilket betød at skattevæsenet havde et øje til mig og endelig var der ingen lejlighed man kunne skaffe sig, ---- så jeg bestemte at rejse hjemmefra.

Man kan altid tænke hvad nu hvis? Fakta er, at jeg klarede mig godt i Canada og sandsynligvis også ville have klaret mig fint i Danmark, så nu da jeg har genset mit fødeland kan jeg kun konkludere at man må leve hvor man nu ender op og bare nyde livet.

Mine erfaringer med fritflyvende modeller har hjulpet da jeg for en halv snes års siden igen begyndte at bygge og flyve her i Canada, alt er radiostyret her i min klub hvor de fleste bygger skala-modeller af gamle krigsfly så det med aerodynamik bliver ikke studeret ret meget siden en stor nok motor og fjernstyring kan korrigere næsten alt.

Jeg konstruerer stadig noget usædvanligt bare nu er det med elektriske motorer og diverse servoopererede styreflader. Jeg har et par svævefly som også er motoriserede, de giver mig det mest glæde siden man jo bare kan sidde i en lænestol og styre dem ind i termikken. Vi har medlemmer som er fantastiske til fjernstyring og vinder konkurrencer med fly og helikoptere, men jeg har aldrig blevet helt så god til det og er tilfreds når jeg kan lande en model uden uheld.

Jeg var glad for at møde medlemmerne af Oldtimers (som jeg har tilhørt i nogle år) og specielt Poul som er den eneste tilbageværende Pingvin i Danmark – Verner prøvede at få tid til at deltage også men vi måtte nøjes med at snakke på telefonen ---måske der bliver en næste gang?

### **Karl Erik Widell skriver:**

I fortsættelse af Henrys beretning om Pingvin-klubbens tilblivelse, kan jeg fortælle, at da Steen Agner, Niels Harboesgaard, William Friis Møller, Torben Stripp og jeg et årsr tid senere også blev lidt trætte af Sportsflyveklubben og dannede vor egen klub, gav vi den navnet 124 Dronten.

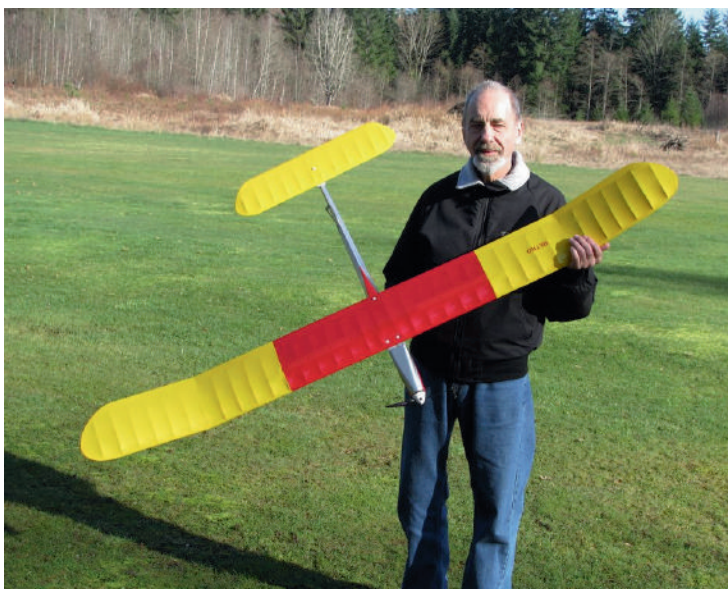
I vort ungdommelige overmod var det ikke nok for os at abe efter Pingvinerne og opkalde klubben efter en fugl, der ikke kunde flyve - det skulle sandelig også være en, der var uddød! Det endte klubben også med at blive.

## ***Bladet***

Til manges overraskelse var billederne i det sidste nr. af bladet i farver.

Det gjorde bladet lidt dyrere, men var igen en opfordring til, at flere medlemmer især de udenlandske, vil modtage bladet via mail, hvor netop alle billeder er i farver.

I vort blad nr. 2 dette år, efterlyste vi nogle tegninger til vort tegningsarkiv. Nogle har sendt os tegninger, men vi mangler stadig tegninger især i klasserne D-1, f.eks ME-28 Typhon og ME-? Pimpernel og Poul Christiansens Jupiter og af linestyrede modeller Junior Pilot og Jørn Rasmussens Abraxius.



*Henry med sin let modificerede Cumulus med radiostyring og el-motor i næsen*

*Hermed indkaldes til*

## ***Landsmøde 2015 i Dansk Modelflyve Veteranklub***

***Landsmødet afholdes i ODENSE, lørdag d. 7. marts fra kl.10.30 til ca. 15.00***

Vi mødes samme sted som sidste år i **Senior Huset, Toldbodgade 5**

Vi kan arrangere transport fra banegården.( 8 min. gang ) og starter med lidt hyggesnak, og en kop kaffe

Kl. 11.00 starter selve mødet med **dagsorden efter vedtægterne:**

- 1. Valg af dirigent og referent**
- 2. Formandens beretning, herunder oplæg til årets aktiviteter**
- 3. Klubbens regnskab, økonomi og budget**
- 4. Indkomne forslag**
- 5. Valg af formand, sekretær og kasserer, samt en suppleant og en revisor.**
- 6. Eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde**
- 7. Beslutningsprotokol**

Frokostpause holder vi fra kl. ca.12.30 til 13.30.

Der kan bestilles smørebrød. Øl og vand kan købes på stedet.

Efter mødet er der lejlighed til at se på tegninger, fotos, evt. medbragte modeller, m.m.

Forslag til behandling skal være formanden i hænde senest 2 uger før mødet

**Tilmelding kan ske til Hans på Tlf. 86927876 eller  
e-mail: hfn@sport.dk, senest fredag d. 27 februar**

VEL MØDT

Hans Fr. Nielsen

## Diverse træf

Tænk om vi boede i et land med fastlandsklima, og hvor vinden bare listede af sted på lette fjed. Så ville det være en smal sag at planlægge terminerne for, hvornår hyggetræffene skulle afholdes. Men det danske vejr er som bekendt yderst afvekslende, og det planlagte lider ofte skibbrud på grund af regn eller for megen vind.

Træffet på Randbøl Hede den 29.9. blev afviklet dage senere grundet for megen vind. Til gengæld var vejret nu overdådigt med sol og nul vind. Og det er jo perfekt, såfremt man flyver med gummimotormodel. Det var imidlertid kun Karl Erik Widell, der var bevæbnet i så henseende, og kunne lufte sin Prometheus. Erik Møller gryntede lidt med sin Kadet, men heller ikke meget mere. Vi andre Hans Nielsen, Kjeld O. Petersen, Ove Nesdam, Poul Christensen og ego forsøgte så meget, som remmer og tøj kunne holde til, at hive vore diverse svævere i højden, men bortset fra Hans måtte vi andre med røde ansigter og lunger som blæsebælge give op.



*Hans gør sin Sans Egal klar med hans nybyggede Donald Duck og Karl Eriks KR-40 i forgrunden*

Ja det vil sige, Karl Erik fik sin RC-styrede Suomi i luften med gummitovsstart, hvilket forløb udmærket. Vi andre skulle selvfølgelig også prøve, men det udmøntede sig i nogle — nærvæd og næsten- samt nogle forkølede trin op ad himmelstigen uden at nå ret langt op. Nogle kom tilmed hovedkulds ned med skader til følge.

Men vejret var fint, ja for fint. For Æolus holdt åbenbart fridag. Pokkers, når nu der var deltagere fra Jylland, Fyn og Sjælland (København). Inden vi pakkede grejerne sammen, nød vi den nedgående sol og nogle natlogi søgende traner, der orbittede lavt over heden. Men der var andre, viste det sig, som endnu ikke var landet for natten. Næmlig nogle minimyg, som stak umærkeligt, men viste det sig senere, efterlod os overfaldne med en modbydelig kløe og røde pletter. Kløen flovede i øvrigt først af efter en lille uges tid.

Slaglille befandt hele flyvepladsen sig i en form for vandbad, der egnede sig mere til sejlads end til modellflyvning, så vi forblev selvsagt hjemme med uforrettet sag.



*Ove starter sin Pjerri 69 med gummitov*

På Randbøl Hede har nogle af os herudover mødtes et par gange, når vejret indbød til flyvning. Men hver gang var det praktisk talt vindstille, så det var umuligt at hive modellerne i luften. Kun gummimotormodellerne nød det vindstille vejr. Men sådan kan vejret jo ofte være lunefuldt.

For at undgå disse "tomgange" arbejdes der nu på nogle alternative løsninger. Bl.a. højstart ved hjælp af en boremaskine med påmonteret spole. Tiden og forsøg vil så vise om det er den rette løsning.

Tak for i år og gensyn i 2015

*Frede*



# Dieselmotorer

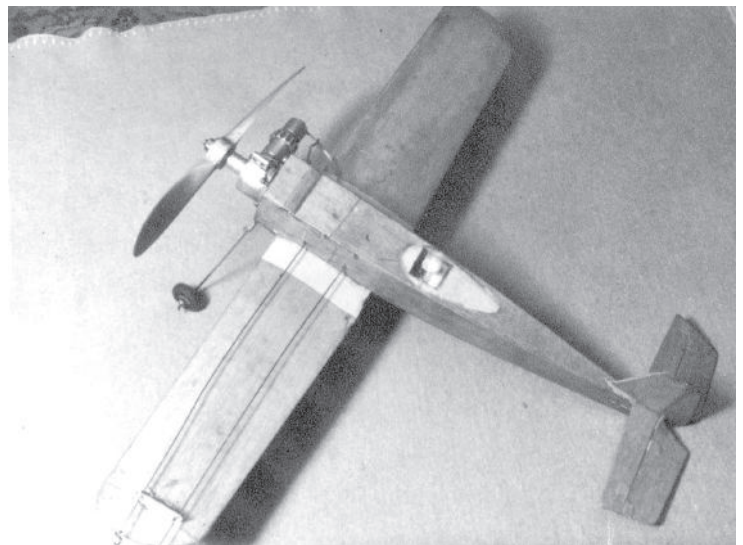
I det seneste nummer af vort svenske søsterblad har Sten Persson en spændende artikel om den gamle danske dieselmotor Thorning III. Sten er selv den lykkelige ejer af en motor i originaludførelse, som i dag er en virkelig sjældenhed.

Jeg blev lidt nostalgisk, da jeg læste Stens artikel, fordi Thorning III var min første modelflymotor. Da jeg fik den i 1950 var Vikingmotorerne endnu ikke kommet på markedet, så det var dengang den eneste motor til modelfly, der var til at få for en knægt på 14 år.

Det kostede mig mange timer og ømme fingre at få den til at køre første gang, men efterhånden viste den sig meget pålidelig. Jeg brugte den i flere forskellige modeller og nåede at slide to cylinder/stempelsæt op, inden jeg henad vejen fik fat på en lidt mere moderne motor fra England. Min første linestyringsmodel var en Samba og siden blev motoren brugt bl.a. i en teamracer og en ombygget Segel Scout fritflyvende gasmotormodel.



Ombygget Segel Scout med Thorning III og en Laban i baggrunden



Team racer med Thorning III



Som Sten også er inde på i sin artikel, var noget af det første, man dengang gjorde med en Thorning III, at "barbere" den, dvs. at save skørtet omkring akslen af og fjerne den støbte tank for at gøre motoren lettere. Sammenlignet med Stens fine, næsten ubrugte eksemplarer var min gamle og slidte motor derfor ret så forslået, da jeg for nogle år siden gav den videre til Henning Nyhegn, som ville prøve at få den tilbage i kørbart tilstand.

I en artikel om model-dieselmotoren i Luftsport fra april 1946, der er gengivet på de følgende sider, skriver Jørgen Donnergaard lidt om forgængeren for Thorning III: Monsun og de andre dieselmotorer fra den tid, herunder Mikro-Diesel. Bemærk slægtskabet mellem Monsun og Thorning III.

Karl Erik W.

**EN DANSK PIONJÆR**


**Stort prisfald på Danmarks bedste dieselmotor**

**THORNING III**  
kr. 59,00

PA grund af det store salg THORNING III har været, er det nu tilgængeligt i et stort antal. Det er derfor muligt at sætte den til salg til et meget lavt pris. Den er derfor en rigtig god investering.

**THORNING III og II A er** særligt populære, idet de er lette, og har en meget stor effekt. De er derfor meget populære, og alle de danske modellerbydere har dem i deres sortiment. De er derfor meget populære, og alle de danske modellerbydere har dem i deres sortiment.

**THORNING III** er en meget populær motor, og alle de danske modellerbydere har dem i deres sortiment.



**THORNING III A**  
kr. 69,00

Av flere artikler i Dansk Modelflyvermagasin katalog fremgår at priset sænkes på Thorning II, samt på andre af den 1952 hold på at sænkes af den betydligt modernere Thorning V modelbydere vil ses straks.

Danske modelflyvermagasin forklarer vil de fleste med de tidligere Vikingmotorerne blev bygget af 50-er, men faktisk er det de danske modelflyvermagasin på 1940-er har haft mange lignende motorer at vælge blandt som i det i Sverige.

En af dem var Thorning III (åben benzinmotor Thorning-Bensen IA), som mest stikker ud p.g.a. sin særlige udseende.

Den er i sin tur en (fremtid) udvikling af Monsun 2, og det er faktisk det samme som kyllingen, som kaldes den II. Den tilvirkedes i ca. 1200 eksemplarer mellem 1947 og 1950 og eksporteredes iven til Sverige.

Særligt populære er de to (særligt) populære modeller af Monsun 2, og det er faktisk det samme som kyllingen, som kaldes den II. Den tilvirkedes i ca. 1200 eksemplarer mellem 1947 og 1950 og eksporteredes iven til Sverige.

Bensinmotorer og cylindertoppen udføres med Thorning III en typisk dieselmotor for sin tid med kølende vand og - såsom den senere Viking - ubåls framtid.

Præsentation var givetvis begrænset og som nævnte eksempel gjorde 4500 visum med en projektor på 25x20 cm, villet motorerne 1110 hkr.

Så viens mange overlevende eksemplarer har ikke fremkommet med andre på de følgende sider, skriver Jørgen Donnergaard lidt om forgængeren for Thorning III: Monsun og de andre dieselmotorer fra den tid, herunder Mikro-Diesel. Bemærk slægtskabet mellem Monsun og Thorning III. Motoren på fotoet byggedes i en kilde og køberes af

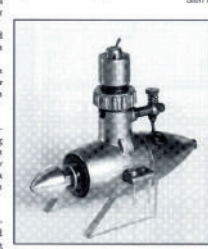


Foto Pär Lundqvist

## MODEL-DIESELMOTOREN - et teknisk Vidunder

*Jørgen Dommergaard er en af vore faa „Diesel-Eksperter“. Han redegø i nedenstaaende Artikel for Hoveprincipet for den moderne Model-Dieselmotor og bringer en interessant Sammenligning mellem de mest kendte Fabrikater.*

Den Mand, der har udeksperimenteret Prototypen for den nu snart velkendte Modeldieselmotor, kan med Rette gøre Krav paa alle Modelflyveres Taknemmelighed, idet han gennem sin Indsats har indledet en ny Epoke i Modelflyvningens Historie. En ny Motor, helt fri for alle Benzinmotorens vægtforøgende og driftsforstyrrende Elementer, er stillet i Modelflyvningens Tjeneste.

Man kalder denne nye Motortype for „Dieselmotor“, hvilket egentlig er helt forkert, idet man ved en Dieselmotor forstaar en Motor, der arbejder efter det kendte Princip: Indsugning og Komprimering af ren Luft, Indsprøjtning af Brændstof fra en Brændselspumpe, og Tænding ved den gennem Kompression af Luften opstaaede Varme. Modeldieselmotoren arbejder efter et andet og herfra væsentligt forskelligt Princip. Her sker Indsugningen gennem en Forstøver, hvor Luft og forstøvet Brændstof blandes, og det er derfor en Gasblanding, der komprimeres i Cylinderen. Tændingen sker, naar den ved Kompressionen opstaaede Varme har naaet Gassens Antændelsestemperatur. Kompressionen, og dermed Tidspunktet for Tændingen, reguleres ved at forøge eller formindske Kompressionsrummet

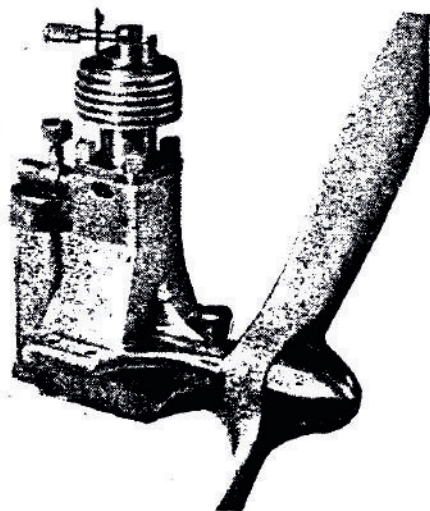
med et forskydeligt Stempel i Toppen af Cylinderen.

Den ved Benzinmotorer nødvendige Installation af Batteri, Tændspole, Kondensator, Tændrør og Knikser er udeladt. Enhver, der har eksperimenteret med Benzinmotorer, ved, at det næsten altid er Tændingen, der er i Uorden, naar Motoren strejker. Endvidere er det ogsaa en Kendsgerning, at Forholdet mellem Vægten af Motoren alene og Vægten af Tilbehør ved Benzinmotoren, især ved smaa Motorer, antager en meget ugunstig Størrelse. Da det jo imidlertid er disse smaa Motorer, der er de mest yndede paa Grund af den tilhørende Models større Hænderighed, saa er det klart, at det er paa dette Omraade, at Dieselen helt kommer til sin Ret.

Fremkomsten af en Række Motorer viser med al Tydelighed den ønskede Størrelse. Alle de paa Markedet værende Motorers Volumen ligger paa 2—2,5 cm<sup>3</sup>, hvilket udtrykt i Vægt svarer til 180—260 g. De tilhørende Modellers Spændvidde ligger fra 1—1,5 m, med en Vægt paa 5—600 g. I denne Klasse har Dieselen næsten ingen Konkurrenter mellem Benzinmotorerne, dog med Undtagelse af den amerikanske „Atommotor“. Denne er paa ca. 2 cm<sup>3</sup> i Volumen, yder 1/10 HK, og vejer ca. 60 g. Da disse Oplysninger stammer fra

# MIKRO-DIESEL

Vigtigste Data:  
Ydelse: 1/10 HK.  
Omdr.: 7500 pr. Min.



*For den kræsne Modelbygger*

**Mikro-Diesel** er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly- Modelbaade og Modelbiler.

**Mikro-Diesel** kan monteres med Cylinderne staaende eller hængende ved blot at dreje Tanken.

**Mikro-Diesel** leveres med lille Tank til 3 Min. Drift eller stor Tank til 15 Min. Drift.

**Mikro-Diesel** har allerede vundet flere Konkurrencer i Danmark og Skaanemesterskabet 1945 i Sverige.

Efter en Forenkling i Fabrikationen er vi nu i Stand til at levere **Mikro-Diesel** for en Pris af **Kr. 98,00** med Propel

## KAI NIELSEN

Mekanisk Etablissement

Kronprinsensgade 8 . Kbhv. K. . Tlf. Palæ 6628



Eliteflyver Peter Christansen, MF Condor, Helsingør, en af vore fineste Motormodellister, præsenterer her sin velflyvende Diesel-Model, hvori „Monsun“ blev prøveflyjet.

amerikansk Kilde, kan man vel uden Skade lægge 50 pCt. til og trække ligesaa meget fra henholdsvis Vægt og Ydelse.

#### 4 Konstruktioner sammenlignes

For at danne sig et Billede af de paa Markedet værende Motorer, kan vi foretage en Analyse af disse og se paa de Forskelle, der er.

Som før nævnt ligger de fleste Dieselmotorers Volumen mellem 2 og 2,5 cm<sup>3</sup>. Dette opnaas med en Boring paa 12—13 mm og en Slaglængde paa 18—19 mm. I Modsætning til Benzinmotoren, hvor Slaglængde og Boring er omtrent ens, ligger Slaglængden ved Dieselmotorerne op til 50 pCt. over Boringen. Lægges man dertil Højde af Kompressionsrum og Kompressionsregulator, faar Dieselcylinderen en betydelig større Højde end Cylinderen ved Benzinmotoren. Denne høje Cylinder giver Modeldieselmotoren et karakteristisk Udseende, og adskiller den i Udseende fra Benzinmotoren. En anden karakteristisk Egenskab ved „Dieselerne“ er den ovenpaa Krumtaphuset anbragte Hals, som Cylinderen sidder halvvejs nedsænket i.

Gaar man over til en Sammenligning af Motorernes Detailler og begynder med Cylinderen, saa finder man baade Forskelle og Ligheder. Som før nævnt er alle Cylinder nedsænket i en Hals paa Krumtaphuset, men paa enkelte findes der et Mellemstykke mellem Cyl. og Krumtaphus (Mikro-Diesel og Dyno 1). Paa Cylinderne er drejede Flanger, der ligger an mod et Mellemstykke eller Krumtaphus, og Fastspændingen foregaar enten med 4 Skrue (Mikro-Diesel), 2 Skrue (Diesella), eller Cyl. er skruet ned i Krumtaphuset (Monsun). De førstnævnte Metoder er enkle og lette at udføre, men foraarsager en Mængde Gods i de forskellige Dele. Den sidstnævnte sparer noget Gods, men kræver Specialværktøj til Udførelsen. Cylinderens Køleribber er som Regel drejede ud i eet med Cylinderen, og der er færre af dem end ved en Benzinmotor, idet Dieselen ikke bliver nær saa varm. Dette maa tilskrives Anvendelse af Æter i Brændstof-

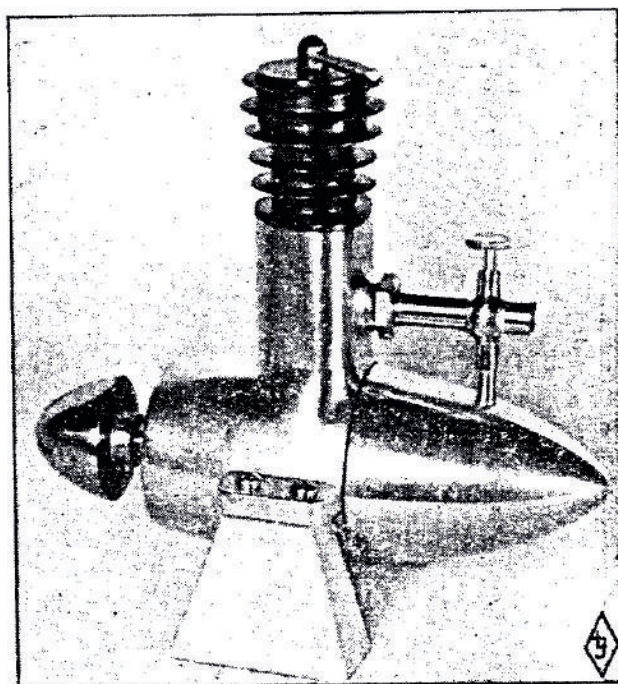
blandingen, som ved sin kraftige Fordampning sluger en Masse Varme.

I Motorernes Topstykke sidder en Skrue, der regulerer Kompressionsstemplets Stilling. Undertiden ser man, at der er anbragt en Pakning ved denne Skrue. Denne Anordning er dog ganske overflødig. Hvis Kompressionsstemplet er utæt, vil Trykket fra Forbrændingsrummet udlignes ovenover Kompr.stemplet uden Hensyn til, om Skruen har tryktæt Pakning. Af Hensyn til Eftersyn af Motorens „Indmad“ er det mest hensigtsmæssigt med løst Topstykke, hvilket da ogsaa er mest udbredt (Mikro-Diesel og Monsun).

Stempel og Kompressionsstempel er for det meste af samme Materiale som Cylinderen, og de skal være tilpasset i denne med uhørt Nøjagtighed. Ved nogle Motorer anvendes Støbejern til disse Detailler ( Dyno 1 og Diesella), til Monsun anvendes special legeret og varmebehandlet Staal. For at opnaa størst mulig Nøjagtighed er Delene slebet sammen.

Plejlstangen ved disse Motorer maa dimensioneres adskilligt kraftigere end ved Benzinmotorerne. Den kan fremstilles helt af Metal som Diesellaen eller af Staal med Metalforinger som Monsun.

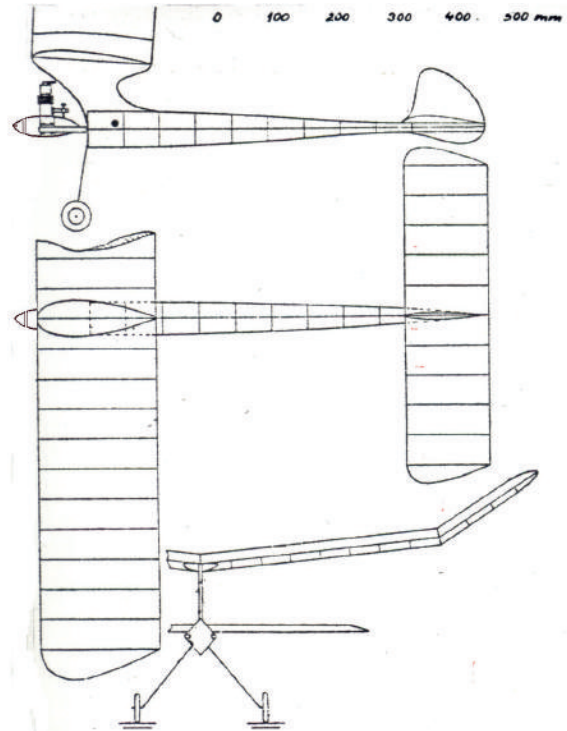
Krumtaphakselen er for det meste samlet ved Krympning eller Slaglodning (Dyno I og Diesella), sjældnere drejet ud af eet Stykke (Monsun). Den sidste Udførelse er af styrkemæssige Grunde langt at foretrække af Hensyn til de skiftende Belastninger, Vortetappen udsættes for. Krumtaphakselen løber for det meste i en Bronzebøsning. Kugleleje ses dog f. Eks. ved Diesellaen. Hvorvidt denne Anordning er et større Aktiv for Motoren, beror paa den Nøjagtighed de forskellige Dele er samlet med. Efter mine Erfaringer er et Bronzeleje at foretrække, det er let at udføre og har ikke væsentlig større Friktion end et Kugleleje.



Dieselmotoren „Monsun“, konstrueret af J. Dommergaard. Uden om Konstruktionen har Fabrikanten nu ændret paa Konstruktionen, saa Cylinderen er fastgjort med Skrue som hos de fleste andre Typer.

# Smukke gasmotormodeller fra 1940'erne

Peter Christiansens fra 1948 med Thorning III



Peter Christiansens nyeste Dieselmotormodel er en af de hidtil bedste i Danmark. Den tog A-Diplom med 1.37 i Gennemsnit efter 17 Sek. gennemsnitlig Motortid, Fløj  $7\frac{1}{2}$  Minut efter 1 Min. Motortid. Planareal 23,5 dm<sup>2</sup>, Vægt 470 g, Motor Thorning A III, Propel 280 mm Diameter, 190 mm Stigning.

Tage Hansens TH-35 fra 1946 med Mosun (ikke Mikro-Diesel, som Flyg skriver)

## TH-35

danskt "krutåk"



En liten läcker sak är denna eleganta dieselmotormodell, konstruerad av Tage Hansen, Danmark. Lägg särskilt märke till den omsorgsfullt utförda ytbehandlingen, som ger modellens utseende en extra poäng. Motorn är en dansk Mikro-Diesel.

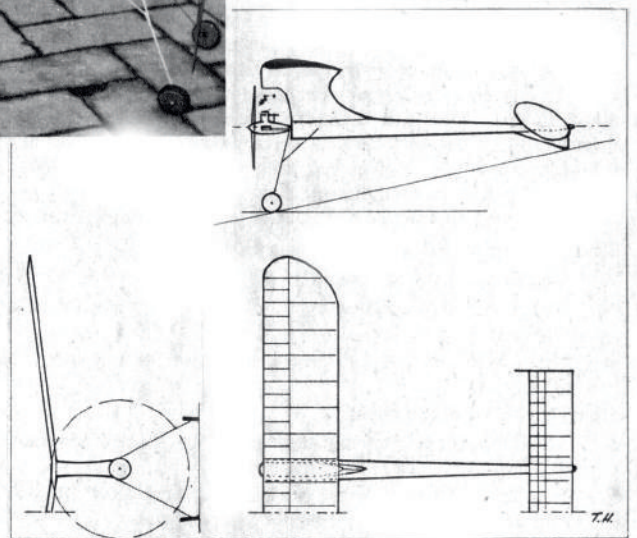
Et verkligt krutåk är denna danska dieselmotormodell, konstruerad och byggd av Tage Hansen, Dansk Modellflyver Unions distriktsledare för Fyn. Den representerar utan tvivel det modernaste för närvarande inom dieselmotormodellerna, och det är tydligt att konstruktören dragit nytta av de allra senaste rönen inom modellflygaerodynamiken då han byggt modellen.

Vingen sitter på en hög baldakin och på så sätt har modellen fått en utomordentlig stabilitet och stigförmåga. Även stjärtpartiet har fått en ur aerodynamisk synpunkt bra utformning. För det första är stabben bärande, vilket även det ger modellen en utomordentlig stigning, och för det andra har modellen dubbla fenor. Då dessa sitter i stabilisatorspetsarna hindras luften att strömma över från under- till översidan och sålunda elimineras till stor del det inducerade motståndet. Detta medför att stabbens sidförhållande blir bättre och dess effekt ökas.

Kroppen är byggd av balsa i »skalkonstruktion» och i synnerhet ytbehandlingen är värd ett särskilt omnämnande. Som synes har konstruktören lagt ner en hel del arbete på denna detalj, och detta har han ingalunda gjort förgäves. Det råder rätt varierande uppfattningar bland modellflygarna om betydelsen av en förstklassig yta på ett modellflygplan. Man tänker i allmänhet som så att modellen flyger ju med så

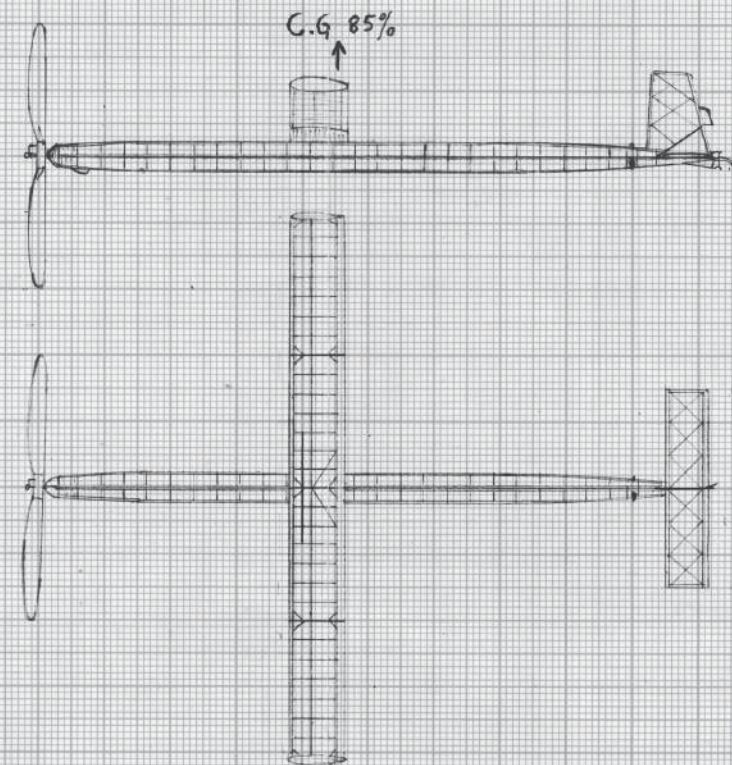
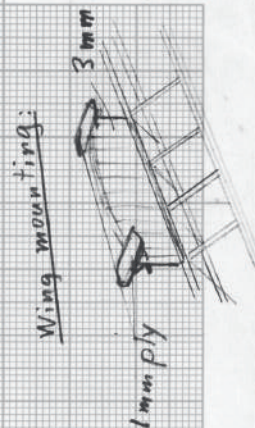
låg hastighet att en utbuktning här och en ojämnhet där inte betyder någonting, luftmotståndet håller sig i vilket fall som helst inom rimliga gränser och har föga betydelse för planet flygegenskaper. Ett sådant resonemang är emellertid inte alls med sanningen överensstämmande, i synnerhet inte då det gäller förbränningsmotormodeller.

Motorn på den danska dieselmotormodellen är en Mikro-Diesel, även den av danskt fabrikat. För övrigt har TH-35 följande data: spännvidd 1000 mm, vingyta 17,3 dm<sup>2</sup>, medelkorda 173 mm, sidförhållande 1:5,8, V-form 9°, vingprofil Grant G-10. Stabilisatorns spännvidd är 450 mm, yta 4,5 dm<sup>2</sup>,



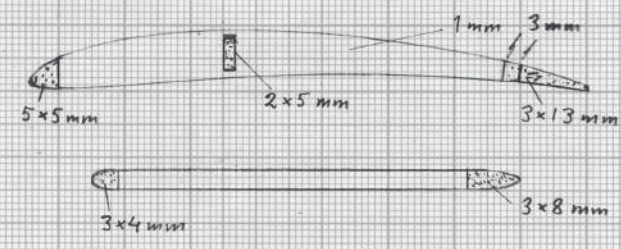
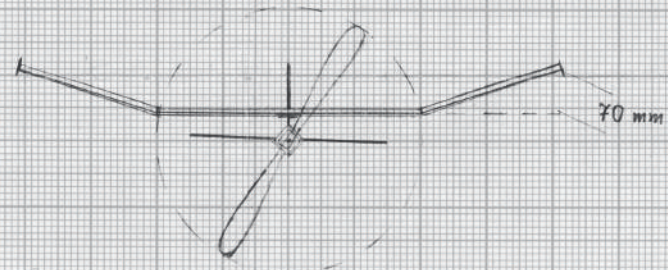
medelkorda 100 mm, sidförhållande 1:4,5, stabilisatorprofilen är den gamla välprövade Clark Y. Den totala kroppslängden på modellen är 780 mm.

Salle.



Colours:  
Yellow: Fuselage + fin  
Red: Propeller + Wing + Stabilizer

Fin construction similar to stabilizer



Wing: (+2,5°)

Span: 824 mm  
Chord: 84 mm  
Rib spacing: 28 mm  
Weight: 12 g

Wing section: C.D.  
Area: 7,004 dm<sup>2</sup>

Stabilizer: (+0,5°)

Span: 302 mm  
Chord: 65 mm  
Ribs: 2x3 geodetic  
Weight: 3 g

Section: Flat plate  
Area: 1,962 dm<sup>2</sup>

Fuselage:

Over all length: 1042 mm  
Width: 38 mm sq (diamond)  
Longerons: 3x3 mm  
Spright: 1,5x3 mm

Distance between hooks: 850 mm  
Fin area: 0,93 dm<sup>2</sup>  
Weight: 23 g

Propeller:

Diameter: 400 mm  
Pitch: 540 mm  
Block: 23x50x200 mm  
Blip: method

Maximum width: 38 mm at 70%  
Prop. combination weight: 19 g

Rubber:  
10 strands 1/24" x 1/4" Dunlop 85 cm long : 58g.

Model had right turn  
in climb and glide

C-1 class model	first flight 17.4.55
Jeppe-4	flew away 30.5.55
	designed and drawn by Reino Hyvärinen

Fra Erik Knudsen har vi fået denne originaltegning af Reino Hyvärinens C1 Jeppe-4 fra 1955

