



# OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 1999

**SAM** - 1935

8. Årgang



**Jørgen Larsen**

Tidligere formand for "Cirrus" og wakefield - entusiast, ses her med sin kendte wakefield fra 1940 "Victory". Med denne model og den næsten identiske "Liberty" har Jørgen deltaget i mange danske og internationale konkurrencer i tiden fra 1940 - 1952.



# Dansk Modelflyve Veteranklub

## SAM35

stiftet den 6. oktober 1991

### Formand:

Erik Knudsen  
Amagervej 66  
DK-6900 Skjern  
Tlf.: 97 35 17 67

### Sekretær:

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

### Kasserer:

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

Æresmedlemmer : Per Weishaupt og Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

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

Medlemsbladet Oldtimer Modelflyverne udkommer 3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Dette blad er udsendt i december 2000

Næste nummer af bladet – nr. 1-2-3 / 2000 - vil udkomme sidst i februar 2001.

Udgivelsen af vort blad halter stadig bagefter. Jeg udsender derfor kun ét nummer år 2000. Jeg regner med i løbet af år 2001 at få 3 numre ud, så vi har indhentet det forsømte med nr. 3/2001 udsendt i december 2001.

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

EK

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

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

På længere sigt er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), diesel-modeller, King Peters Cup 1939, vinder-modeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyverprøverne ...  
Desuden ligger der stof til: Trimming af gummimotormodeller, Wakefieldmodeller ca. 1950 og de nordiske landskampe.

Redaktøren ønsker sig i det nye år stof, fotos og tips om de modeller, man bygger på, gode ideer og synspunkter samt forslag til artikler.  
Skulle nogen have et par gode billeder af Binderkrantz i modelflyvesammenhæng, vil jeg meget gerne låne dem !

DEAD-line for næste nummer: 8 . februar

Arne Hansen med sin første AH-20 Cumulus.



Ser man på billedet længere inde i bladet af den Cumulus, som vandt Weishaupt pokalen ved Oldtimer DM i år, vil man kunne konstatere, at den første model fra 1947/48 med sine afrundede tipper afviger fra den senere model.

Forklaringen er den, at vindermodellen er en byggesætsmodel, hvor opbygningen er forenklet for at lette fremstillingen. Det var Greig, der lavede byggesættet, som for øvrigt langt op i 50'erne også solgtes i Tyskland .

Modellen er meget velflyvende, og den gamle redaktør tog let sit C-diplom med den i 1950 ...



# God jul og godt Nytår 2001

## Til medlemmerne

I det forløbne år mistede vi adskillige trofaste medlemmer, som vi ikke kan erstatte. De vil blive savnet i tiden, der kommer.

Af aktiviteter havde vi landsmødet i Kalundborg og vort Oldtimer DM i Skjern. Til begge arrangementer var flere ellers trofaste deltagere fraværende af forskellige årsager. Datoerne for vore stævner næste år ligger nu fast, så du allerede nu kan reservere dem.

Vi har haft vor sædvanlige udstilling på Veteranflymuseet i Stauning. Hans Frederik Nielsen og jeg hænger modellerne op omkring 1. maj og tager dem ned igen sidst i oktober. Vi har talt om at revidere lidt på udstillingen i det nye år med nye modeller og plancher. Ideer efterlyses...

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

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

I år 2001 skulle vi gerne have flere medlemmer...

## Indkaldelse til landsmøde år 2001

Mødet finder sted den 25. marts 2001 - sandsynligvis i Korsør, hvor Fritz Neumann vil forsøge at skaffe os husly.

Den endelige dagsorden udsendes sammen med næste blad. Har du forslag, som du ønsker debatteret, er du velkommen til at indsende dem til formanden allerede nu - ifølge vedtægterne inden udgangen af januar.

## Oldtimer DM - 2001

vil finde sted 1. - 2. September - sandsynligvis på Skjern enge.

Der vil blive fløjet i de sædvanlige klasser - også i de nye klasser, som landsmødet har vedtaget. Der er således god tid til at bygge nyt - og få det trimmet. Reserver allerede nu weekenden.

## Oldtimer SM - 2001

Datoen er endnu ikke kendt, men vil blive offentliggjort så snart jeg kender den. Formodentlig midt i august.

Også i år skulle vi gerne kunne stille et stærkt dansk hold til landskampen Sverige - Danmark.



Lanzo "World Record Stick"

## Fritflyvnings-unionens konkurrencer

Medlemmerne i DMV er altid velkomne til at møde op og flyve ved disse konkurrencer. Kalenderen er fastlagt, men jeg har ikke fået den i skrivende stund. Den kan ses i næste blad.

## De nye klasser

For at skelne mellem de nye og de gamle klasser vedtog man, at de gamle klasser, der går op til og med 1953, benævnes Veteranklasser.

De nye klasser kaldes Oldtimerklasser.:

### Oldtimer A-1 og A-2 :

A-1 og A-2 modeller fra og med 1954 - 1968. (ingen cirkelkroge).

Eksempler på modeller: Hans Hansens Skymaster, Stratos, Lindners Spinne, Børge Hansens Pjerri - 83.

### Oldtimer C-3 :

Wakefieldmodeller fra og med 1954 - 1968

Fra 1954 til 1958 er den tilladte gummivægt 80 g, derefter 50 g.

Eksempler på modeller : Widells Prometheus, Nienstædt - 55, Nille, Køsters VM-65 vinder ....

Vore gamle klasser D-1 og D-2 afskaffes - de nye klasser følger de svenske regler, som svenskerne taler om at revidere på.

## Nye klasser:

### Veteran D: (svensk F -klassisk)

Gasmotormodeller til og med 1948 med 30 sek. motortid.

### Oldtimer D: (svensk F- nostalgia)

Gasmotormodeller fra og med 1949 - 1958 med 20 sek. motortid.

Motorer op til 2,5 kubikcentimeter slagvolumen. De skal være enten originale eller replica.

Måske skal vi overveje at blive enige om et par moderne motorer, som vi må bruge ?

.....

## Tegninger ?

DMV har allerede en del tegninger til modeller i de nye klasser. Der vil være et par i dette og følgende blade, men har du tegninger fra disse perioder, ja, så er vi meget interesseret i at låne dem for kopiering, så vi får en samling opbygget.

EK.



## DM for Oldtimermodeller 2000

I år var DM henlagt til **Skjern** enge lørdag den 9. og søndag den 10. september. Lørdagens vejr var så blæsende at man valgte at udskyde al flyvning til om søndagen, og da en ulykke sjældent kommer alene, så blev arrangør og konkurrenceleder Erik Knudsen nødt til at forlade os p.g.a. sygdom i den nærmeste familie. Så undertegnede blev nødt til at overtage afviklingen af arrangementet.

Nogle af vore udenlandske gæster fik så lejlighed til at se lidt på Vestjylland og **Veteranflyvesamlingen i Stauning**.

Vi mødtes til fællesspisning på **Astrup Hotel**, hvor også svenskerne havde indlogeret sig. Vi fik et par timers hyggelig samvær på hotellet i forbindelse med spisningen, hvor snakken gik over bordet om oplevelser og modeller. Vi fik også lokket Jens Arne Lauridsen til at tage harmonikaen frem, og vi kunne så nyde hans frembringelse af "veteran" musik.

Inden vi skiltes om aftenen, blev det på baggrund af vejrudsigten aftalt at starte flyvningen næste morgen kl. 8 - på trods af enkelte protester over det tidlige tidspunkt.

Det viste sig at være en god beslutning at starte så tidligt, idet vinden kun var 2 -3 m/s stigende frem mod middag hvor vi sluttede med ca. 7 m/s.

Der blev desværre flere havarier senere på formiddagen da vinden var taget til, men fra morgenen blev der fløjet godt og folk fik trimmet nye modeller.

Som sædvanligt tog svenskerne godt for sig i alle klasser, men vi havde dog den glæde at Arne Hansen sørgede for at "Per Weishaupt Pokalen" i A2 kom tilbage til Danmark.

Af virkelige flotte flyvninger må bemærkes Bjarne Jørgensens flyvninger med Korda - 37. På grund af den korte tid og den tiltagende vind med lange hjemhentninger, blev der desværre ikke fløjet med alle de tilmeldte modeller.

Efter konkurrencen samledes man til præmieoverrækkelse på Amagerskolen. Efter at have snakket færdig skiltes man ved tre tiden om eftermiddagen.

Så på trods af de lidt vanskelige vejrforhold lykkedes det at få afviklet et DM

**Frank Dahlin**

**Nr. 2 i Veteran A-1 Birgit Dahlin med husbond Frank Dahlins Fidusia. Birgit er i øjeblikket i fuld gang med bygningen af en AH-20 Cumulus.**



(Foto: E.K. ved SM-99 på Rinkaby)

Desværre var jeg nødsaget til forlade stævnet i hast lørdag eftermiddag. Dog først efter at vi havde bestemt os til at starte tidligt søndag morgen i tillid til en vejrudsigst, der lovede svag vind tidligt søndag med tiltagende vind ved middagstid.

De billeder, der vises, er derfor ikke taget ved selve stævnet, men er taget ved andre stævner.

Skulle nogen have billeder taget under selve stævnet, vil jeg være særdeles interesseret i at låne dem.

**E. K.**



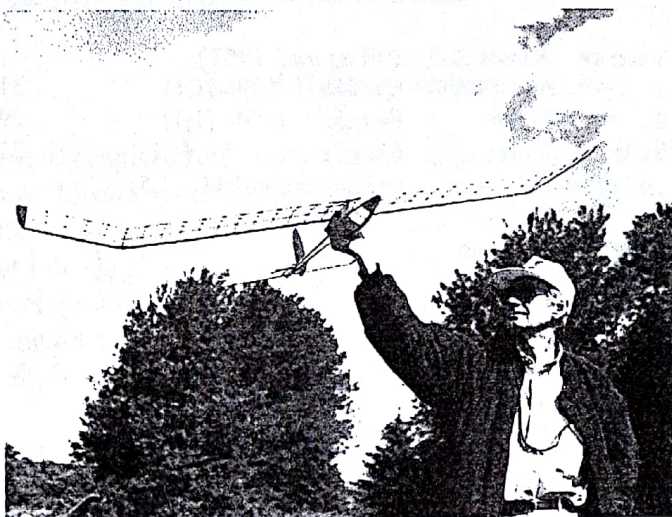
### Vinderen af Per Weishaupt pokalen

I Veteran A-2 vandt Arne Hansen med sin egen konstruktion fra 1948 AH-20 Cumulus. Foto fra Fredensborg 1996.

Modellen er en let restaureret udgave fra begyndelsen af 50'erne, hvor Arne anvendte typen meget - blandt andet som reservemodell i Trollhättan ved den første internationale A-2 konkurrence.

Her blev Arne nr. 3 med sin AH-24.

Modellen har været solgt som byggesæt af Greig Hobby. (tegning i kartoteket).



### Vinderen af Veteran Wakefield

Bjarne Jørgensen ses her med sin meget velflyvende Korda-37. Han havde ikke større modstand, da ingen andre startede i klassen, men han fløj 3 meget flotte starter i det urolige vejr og sluttede med maximum-points.

Der blev bygget en del af typen her i Danmark allerede før 1940, hvor et par eliteflyverprøver blev taget med den. I dag ses den til mange oldtimerstævner - tit på førstepladserne.

I USA sælges byggesæt til den - vi har tegning i kartoteket.



### Vinderen af Veteran A-1 og Oldtimer A-2

Til venstre ses vinderen af de to klasser, Tycho Andersson, som er en trofast gæst ved vore stævner. I A-1 fløj han med en "Laruska" og i Oldtimer A-2 med en Skymaster. Se tegning andetsteds i bladet.

Tycho ses her ved SM 96 med sin Victory,



### Vinderen af Veteran C-0 og Veteran C-1

Til højre ses en anden af vore trofaste gæster, Thomas Johansson, der vandt de to klasser.

Han starter her sin C-0 model Trumf fra 1938 ved Oldtimer DM-98.

(alle fotos af E. K.)



## Resultatliste for DM med Oldtimermodeller 2000

### Veteran Klasse A-1 (til og med 1953)

|                    |                       |              |
|--------------------|-----------------------|--------------|
| 1. Tycho Andersson | Laruska 1950 (1,1)    | 316,8 points |
| 2. Birgit Dahlin   | Fidusia 1950 (1,1)    | 298,1 "      |
| 3. Frank Dahlin    | Fidusia " (1,1)       | 235,4 "      |
| 4. Frede Juhl      | Grimponimus1944 (1,5) | 213,6 "      |

|                |                  |
|----------------|------------------|
| Frits Neumann  | Jokum 1948 (1,1) |
| Rune Tedenryd  | Fidusia " (1,1)  |
| Rune Tedenryd, | HW-44 1944 (1,5) |

### Veteran Klasse A-2 (til og med 1953)

|                    |                       |              |
|--------------------|-----------------------|--------------|
| 1. Arne Hansen     | Cumulus 1948 (1,1)    | 358,0 points |
| 2. Tycho Andersson | Victory 1953 (1)      | 327,0 "      |
| 3. Fritz Neumann   | FN-23 1953 (1)        | 56,0 "       |
| 4. Frede Juhl      | Krølle 1950 (1,5)     | 12,0 "       |
| Rune Tedenryd      | Peking-43 1946 (1,25) |              |
| Rune Tedenryd      | Aurikel " (1)         |              |
| Erik Knudsen       | AH-24 1950 (1,1)      |              |

### Oldtimer Klasse A-2 (1954 - 1968)

|                    |                |          |
|--------------------|----------------|----------|
| 1. Tycho Andersson | Skymaster 1954 | 195 sek. |
| Arne Hansen        | AH-33 1966     |          |
| Rune Tedenryd      | Stratos 1960   |          |
| Tycho Andersson    | Stratos 1960   |          |

### Veteran Klasse A-3 (til og med 1953)

|              |                      |
|--------------|----------------------|
| Frank Dahlin | Diogenes 1946 (1,25) |
|--------------|----------------------|

### Veteran Klasse C-0

|                     |                  |              |
|---------------------|------------------|--------------|
| 1. Thomas Johansson | Trumf 1938 (1,5) | 354,0 points |
| 2. Bjarne Jørgensen | FJ-5 1938 (1,5)  | 340,0 "      |

### Veteran Klasse C-1

|                     |                       |              |
|---------------------|-----------------------|--------------|
| 1. Thomas Johansson | High Climber 1938 (2) | 360,0 points |
| 2. Bjarne Jørgensen | BJ-13 1950 (1,1)      | 307,0 "      |
| 3. Kurt Strømdahl   | Clipper 1946 (1,1)    | 196,9 "      |

### Veteran Klasse C-2

|                     |                    |              |
|---------------------|--------------------|--------------|
| 1. Ingvar Persson   | Rascal 1948 (1,1)  | 339,0 points |
| 2. Bjarne Jørgensen | Torpedo 1946 (1,1) | 7,0 "        |

### Veteran klasse C-3 (Wakefield)

|                     |                     |                    |
|---------------------|---------------------|--------------------|
| 1. Bjarne Jørgensen | Korda - 37 1937 (2) | 540,0 points       |
| Hartvig Jensen      | Hart 40 1940 (1,5)  | Proxy Erik Knudsen |
| Ingvar Persson      | Judge 1936 (2)      |                    |

### Oldtimer C-3 (Wakefield)

|                  |                |
|------------------|----------------|
| Thomas Johansson | Wakefield 1964 |
|------------------|----------------|

### Veteran Klasse D-1

|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| Frank Dahlin | Greig Diesel 1946 (1,1) |
|--------------|-------------------------|

### Twin Pusher

Bjarne Jørgensen

Alle tilmeldte modeller er på listen, men da flyvningerne lørdag måtte aflyses, kom de ikke alle i luften.

Tallene i parentes er handicaptallet



## In memoriam

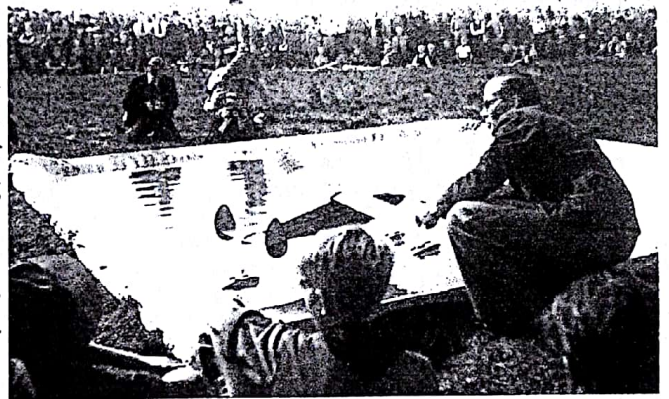
### Knud Hartvig Jensen



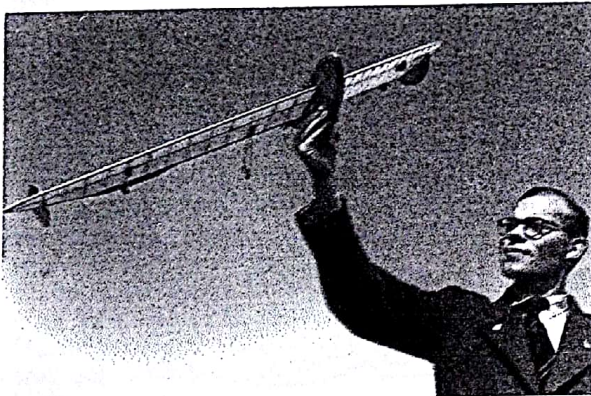
Modelflyvepioneren, vores gode kammerat, medstifter af Dansk Modelflyve Veteranklub og deltager i de fleste af klubbens arrangementer er ikke mere. Han var meget engageret i de ting, som han interesserede sig for. Hertil hørte hele livet igennem modelflyvningen, som han lige fra barnsben var meget optaget af. I dette blad er det umuligt at fortælle om alt, hvad Hartvig har betydet for modelflyvningen.

Jeg har valgt at bringe noget om **Lundtoftestævnet i 1941**, som må have været en af **Hartvigs store dage**. For nogle af vore medlemmer vil det bringe mange minder frem. For os andre giver det et godt indtryk af, hvilken status modelflyvning havde dengang - takket være nogle af vore medlemmer.

Herover ses Hartvig i fuld gang med at kommentere stævnets gang til publikum ( 5000 tilskuere ! ). Måske er det en af hans egne flyvninger, der får en humoristisk kommentar med på vejen Hartvig selv ser ud til at nyde det. Manden med mikrofonen ( formentlig redaktør Kai Otting fra Berlingske tidende ? ) morer sig øjensynligt også...



Til højre er Hartvig ved at starte sin wakefield-model Hart-40, som i dagens anledning er forsynet med pontoner. En publikumstræffer...



Til venstre viser Hartvig stolt en anden af opvisningens højdepunkter frem - en flyvende vinge med raketmotor !

Som næsten alle andre projekter Hartvig beskæftigede sig med, var den resultatet af en længere forsøgsrække. Læs selv andetsteds i bladets Hartvigs artikel om raketmodeller.

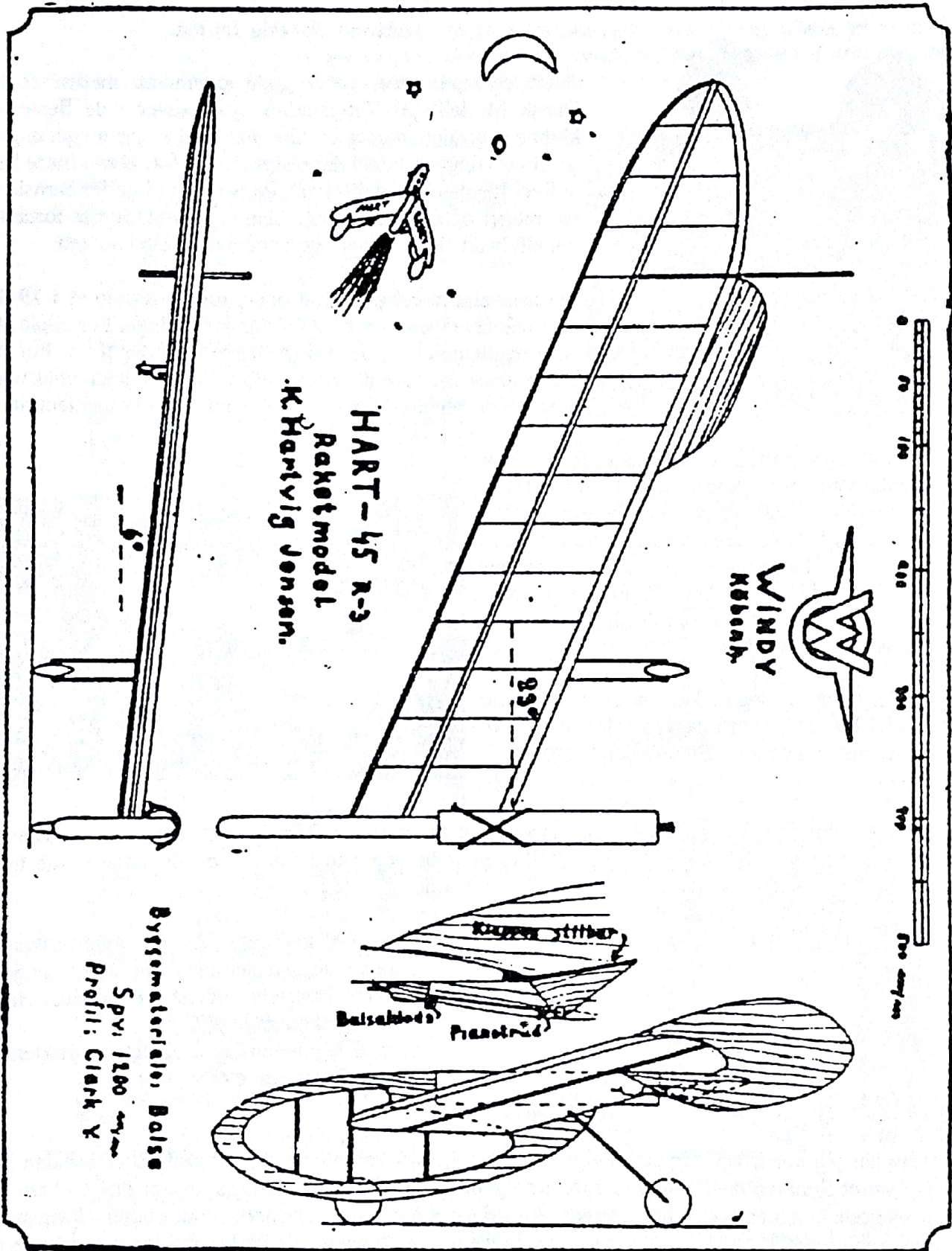
Sammen med tegningen her i bladet er artiklen et godt grundlag for at prøve selv...

Selv har jeg kendt Hartvig personligt siden 1991, hvor han var med til at stifte DMV. Siden har jeg været sammen med ham ved vore arrangementer, hvor jeg lærte at sætte stor pris på ham for hans gode kammeratskab, hans beredvillighed med at hjælpe, hans gode humør og en aldrig svigtende humoristisk sans. Hans video om klubbens start er fremragende og resultatet af mange timers arbejde. Vi vil savne ham og hans engagement i klubben.

ÆRET VÆRE HANS MINDE

Erik Knudsen





Dit nyeste projekt ?

Det største problem bliver at finde en passende raket, der ikke eksploderer. Redaktøren fralægger sig ethvert ansvar - men måske er en JETEX svaret på motorproblemet ?



# Raketmodeller.

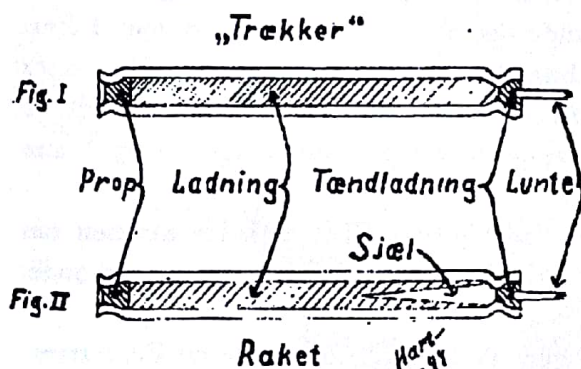
Den kendte Model- og Svøveflyver, Knud Hartvig Jensen, er en af de faa herhjemme, der har eksperimenteret med Raketmodeller. I nedenstaaende Artikel fortæller „Hart“ interessant om sine Erfaringer.

I den sidste Tid er der jo blevet voksende Interesse for Reaktionsdrift af Fly som Afløsning af Propellerdriften. Foreløbig er det kun til specielle Typer, og i hvor stort Omfang Reaktionen vil blive Propellerens Afløsning, kan jo kun Fremtiden vise. Givet er det i hvert Fald, at ved store Hastigheder vil Propelleren i sin nuværende Form ikke være økonomisk nok.

I Modelflyversproget har Reaktionsdrift endnu ikke afløst Raketdrift, men det staar vel de fleste klart, at Princippet er det samme.

Fremdriften opstaar ved, at der slynges en hel Masse Partikler bagud, og naar man slynger noget fra sig, faar man selv et Skub i modsat Retning — Reaktionen paa Kastet —. Deraf Navnet Reaktionsdrift. Ved et „rigtigt“ reaktionsdrevet Plan udnyttes ogsaa Varmeenergien til Fremdrift.

Til Modelflyvning benyttes Reaktionsdrift ved at tage en alm. Fyrværkeriraket og sætte paa en dertil konstrueret Model. Jeg skal her give nogle Tips til Modelflyvere, som har Lyster i den Retning.



Selv begyndte jeg at bygge Raketmodeller i 1940, og byggede nogle Stykker uden synderligt Held — tværtimod. Det var dog Raketterne, der voldte flest Kvaler; de sprang for et godt Ord og ødelagde Modellerne. Man var jo henvist til selv at lave dem, og det er nu ikke saa let at være Pyroteknikker. De Resultater, jeg opnaede, var da ogsaa med Raketter, jeg havde faaet af en Kunstfyrværker. Den rigtige Sammensætning af Ladningen faar man vist aldrig vristet fra en saadan Fyr, og uden nogle „Staldfiduser“ tror jeg aldrig, man naar de helt store Resultater.

Paa Fig. I ses en saakaldt „Trækker“, den har ingen kraftig Afsæt, men brænder ens hele Tiden, ca. 1 cm i Sek.; en Trækker paa 20 cm Længde brænder saaledes ca. 20 Sek. Hylstrets inv. Diam. er ca. 15 mm og Godstykkelsen ca. 5—6 mm. Man ruller det selv, over en Rundstok el. lign., af f. Eks. Avispapir. Forbrændingsaabningen skal være ca. 1/3 af den inv. Diam. Krudtblandingen er alm. Sortkrudt, men man maa selv eksperimenterer sig frem.

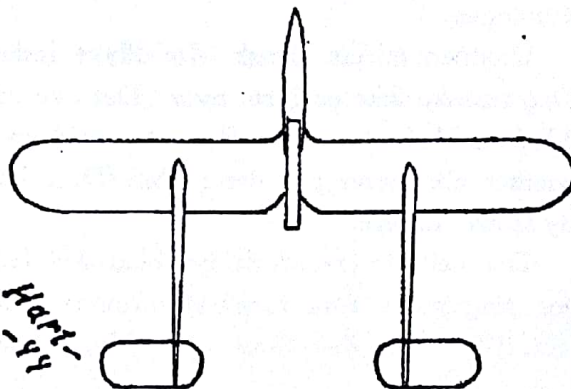
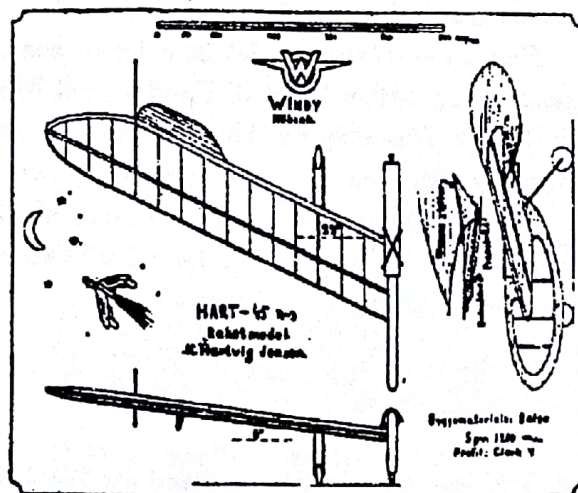


Fig. II viser en Raket med saakaldt „Sjæl“, en konisk Aabning ind i Ladningen, der frembringes ved at anbringe en spids kegleformet Genstand i Forbrændingsenden, og stoppe Krudtet godt fast om denne (forfra). Naar saa Hylstret er stoppet fuldt og saa fast som overhovedet muligt, sætter man en Propskive i Forenden og snører den godt til, saa trækkes Keglen ud, og man snører Aabningen sammen til den rette Størrelse, evt. kan man holde en Ting af tilpas Størrelse derind til at snøre den sammen om. Til sidst fylder man Aabningen i Forbrændingsenden med en Tændladning (alm. Krudt af lidt bindende Konsistens), hvori Luntten fastgøres.

Man kan evt. fylde denne „Sjæl“ med en kraftigere Krudtblanding, som sikkert vil virke endnu kraftigere.

Med Hensyn til Opskriften til Ladningen, har jeg desværre ingen ved Haanden, men maa henviser til Faglitteratur eller Fagmænd.

Og nu nogle Retningslinier for Modellens Udformning. Raketten skal anbringes med sin Midte over Tyngdepunktet, da dette jo ellers vil blive forrykket, naar Raketten er udbrændt. Den bed-



Fra Luftsport februar 1945

fortsættes side 14



# Til alle danske Modelflyvere!

For første Gang i Dansk Modelflyver Unions unge Liv faar hvert Medlem tilsendt et Modelflyveblad. — Det skyldes ikke, at „Det nye Modelflyveblad“ er blevet Unionens Medlemsblad, men at Dansk Modelflyve Industri har tilbudt Unionen at sende November-Nummeret ud til alle Medlemmer, fordi Emblemkonkurrencen nærmer sig Afslutningen.

Unionen takker Dansk Modelflyve Industri for det smukke Tilbud og føjer til, at den Dag maaske ikke er fjern, hvor „Det nye Modelflyveblad“ gaar over til at blive Unionens Medlemsblad i et større Format, smukkere Udførelse og andet Navn. Ved at alle Medlemmer abonnerer paa dette Blad (D. n. M.) gøres Grunden for det helt rigtige Modelflyveblad fastere.

Det helt rigtige Modelflyveblad skal indeholde teoretiske og praktiske Artikler, saavel for Begyndere som for Viderekomne i Modelflyvningens Mystik. Det skal indeholde aktuelle Fotografier samt sidste Nyt fra Klubberne og Unionen. Endvidere skal Ordet være frit for saglig Diskussion.

Jeg tror personligt, at et saadant Blad vil faa stor Betydning for Sporten, men det kræver, at alle Mand støtter Bladet ved at abonnere paa det, naar det kommer.

For Tiden fører Modelflyvesporten en stille og rolig Tilværelse. Det skyldes ikke manglende Interesse — men manglende Materialer. Kun de udlærte Hamstrere, der paa behændig Maade har skaffet sig et privat Lager af Motorgummi, Acetone og Celluloid, kan se den nærmeste Tid i Møde med Ro. Skulde det blive en streng Vinter igen i Aar, er det jo rart med lidt Acetone i Stuen — det brænder under livlig Varmeudvikling, siges der. Men vi andre Stakler har det ikke rart. Motorgummi kan ikke købes mere, Acetone faas kun i Fingerbøl til 1 Kr. Stykket og de øvrige Materialer, som Moll, 0,8 og 1 mm Krydsfiner, fin Balsa o. s. v. er en sjælden Vare.

Trods alt maa ingen give op! Det er alle Modelflyveres Pligt at holde sammen om deres Klubber og dermed Unionen, selv om de ikke kan bygge og flyve som i de gode, gamle Dage.

Man viser bedst sin Interesse ved at møde fuldtalligt til Klubaftenerne og Flyvestævnerne — baade de lokale og Unionens — og navnlig ved at betale sit Kontingent præcist! En Klub med en økonomisk Bund kan taale de værste Miner uden at synke — men der kræves en Indsats af hver enkelt Mand!

For Fremtiden er det ikke let at spaa, men der er ingen Tvivl om, at naar Flyvemaskiner og Skibe, lastet til Randen med Modelmaterialer, atter styrer mod danske Havne og Dansk Modelflyver Unions Love — navnlig Paragraf 13 — stadig gælder, saa vil Modelflyvesporten blomstre som aldrig før.

Modelflyvningen har Tag i Masser af Drengene og unge Mennesker helt op til 60-aars Alderen, og saa snart Materialer kan købes billigt og rigeligt igen, vil det vrimle med Modeller i Luften over Danmark.

Venlig Hilsen

*Sven Wiel Bang.*

Sven Wiel Bang var i 1941 formand for DANSK MODELFLYVER UNION og benytter her lejligheden til lidt ”moralsk oprustning” af medlemmerne på grund af den vanskelige materiale-situation 1½ år efter besættelsen. Interessant læsning for nutidens modelflyvere...



November 1941

DET NYE

# Modelflyveblad

UDGIVET AF DANSK MODELFLYVEINDUSTRI · SKJERN

15  
ØRE

LÆS

om det store

## LUNDTOFTE- STÆVNE

samt meget andet.

(Fotos: Johs. Thinesen.)



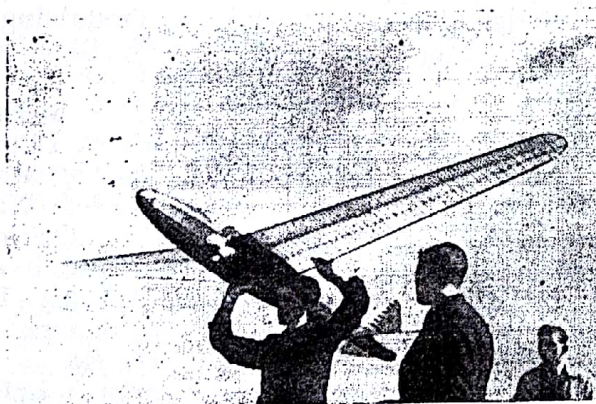
„Officials“ paa „Inderbanen“ ved Flyveopvisningen paa Lundtofte Flyveplads. Staaende tv.: Red. Kai Otting ved Mikrofonen.



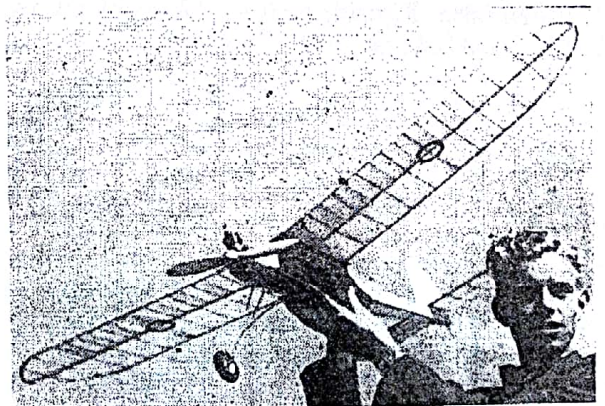
Jørgen Dommergaard med sin berømte Elitemodel JD-35.



Vinderen af Prinsessepokalen 1941, Svend Skou, med sin Rekord-Andemodel SS-38.



Før Kæmpe-Svævemodellens Højstart. Juncker Jørgensen holder G. Kristensens flotte Model. Det hvide paa Kroppen under Kabinen er Faldskærmen.



D. M. U.s nye Sekretær, Jørgen Gamst, med sin Benzimotormodel under Modelflyveopvisningen den 31. August.

DET NYE MODELFLYVEBLAD blev udgivet af Svend Greig fra Dansk Modelflyveindustri, Skjern. På dette tidspunkt havde det 3 redaktører: Johannes Thinesen, Odense, Svend Greig, Skjern og H.N. Johnslev, Herning. Fundet i Jørgen Larsens efterladte arkiv.



# LUNDTOFTE-STÆVNET

## 2 Danmarksrekorder paa Modelflyveopvisningen paa Lundtofte Flyveplads

Søndag den 31. August afholdt Dansk Modelflyver Union i Samarbejde med Berlingske Tidende et Storstævne for Modelflyvning paa Lundtofte Flyveplads.

I Modsætning til tidligere, var Stævnet lagt an som en Opvisning, hvor det gjaldt om at vise Publikum et varieret og alsidigt Program frem for at vise en Konkurrence mellem Modelflyverne indbyrdes. Ideen var god og slog an. De godt 5000 Københavnerne var et levende og interesseret Publikum, der begejstret hilste de fine Præstationer med Klapsalver.

### Hvem der var med.

25 Modelflyvere fra Aalborg, Kolding, Odense, Helsingør, Hillerød og de stor-københavnske Modelflyveklubber deltog med alle mulige Afarter af Modelfly. Stævnet blev ledet af DMU's Formand, Sven Wiel Bang. I Stævnekomitéen sad Oberstløjtnant Bjarkov, Fru Oberstinde Harriet Førslev og Trafikassistent Ohrt som Repræsentanter for henholdsvis Aeronautisk Selskab, Dansk Svæveflyver Union og Dansk Sportsflyver Union. Desuden saa man Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst Førslev, Formanden for Dansk Luftsportsraad, Civilingeniør Leif Prytz, Finlandsflyverne F. Drescher og Knud Clauson-Kaas og mange andre „person-air-lities“ paa „Inderbanen“.

De festlige Rammer for den store Modelflyvedag fuldendtes af den pragtfulde blaa Himmel oversaaet med de skønneste Vattotter af Cumulus'er. At der var Termik i Luften, var alle Deltagerne klar over. Der blev da ogsaa budt paa mange termiske Flyvninger — til Publikums Forøjelse mere end Ejerens.

### Dannebrog faldt fra Himmelen ned.

Efter at Stævnets Speaker, Redaktør Kai Otting, havde budt Velkommen paa Arrangørernes Vegne, begyndte Stævnet Kl. 13,40. Dagens første Flyvning var Højstart af Dommergaards store JD-35, der skulde nedkaste et Kæmpe-Dannebrogflag. Et Forsøg om Formiddagen var faldet heldigt ud, men nu Publikum skulde se det, lykkedes det selvfølgelig ikke første Gang. Dommergaard gjorde et Forsøg til, og det lykkedes ham at faa den overbelastede „listet i Luften (Model) og

udløse Flaget, der desværre ikke foldede sig helt ud. Denne Opvisning, der appellerede til Publikums Nationalfølelse, blev hilst med et bragende Bifald.

Herpaa fulgte Højstart af 3 Svævemodeller i hver af Klasserne 7, 8 og 9. Blandt de 3 Svævemodeller, der kom i Termik, var Glostrup-Manden Erik Bugges Svæve-model, der opnaaede Dagens bedste Tid, idet hans Model kunde ses i 20 Minutter, inden den forsvandt af Syne.

Svævemodellerne afløstes af Motormodellerne, der startede i Klasserne 1, 2 og 3. Den dygtige Wakefield-Modelflyver, Peter Christiansen fra Condor i Helsingør, opnaaede en fin Tid paa ca. 1½ Minut.

### Svend Skous Ande-Model sætter 2 Danmarksrekorder.

Det følgende Punkt paa Programmet: Specielle Modeller var et rigtigt Publikums-Nummer. Baade Ernst Olsen fra Glostrups Erwa haleløse Svæve-model og Skous Andemodel, SS-38, var noget nyt og meget aparte. Efter et ikke for vellykket Første-Forsøg startede Skou sin „And“ igen, og denne Gang viste han, hvad hans Model duede til. Den kom godt op i den for disse Modeller saa vanskelige Højstart. Skous Ønske om at faa den i Termik gik i Opfyldelse. Tidtagerne kunde følge den i 11 min. 37 sek., hvilket er ny Danmarksrekord i Kl. 10 c. Den forrige Rekord Indehavedes af N. W. Sørensen, Næstved, med en Polzin Anfänger og var paa 4 min. 20 sek. Flere Dage efter fandt man den bortrømte And i en Have, Kildegaardsvej 31, Hellerup, 6000 m fra Lundtofte Flyveplads, altsaa mere end en Tredobling af den bestaaende Rekord, som Skou selv havde.

Af den følgende blandede Opvisning skal nævnes en smuk gennemført Demonstration af en Kurveudløsnings- og Bremsklapsmekanisme udført af Per Weisshaupt med hans Per W-56 „Opvind“. Ole Bech fra Aviators Modelflyveklub viste en Højstart af en Composite-Aircraft (Tvilningefly), hvor en Weihe var underste og bærende Komponent med en RX-1 paa Ryggen. De to Modeller kom i Luften, men de udløstes i ret lav Højde, hvorfra de fløj pænt rundt om hinanden.

Stævnekomiteen: Fra Aeronautisk Selskab : Oberstløjtnant Bjarkov. Fra Dansk Svæveflyver Union : Fru Oberstinde Harriet Førslev. Fra Dansk Sportsflyver Union : Trafikassistent Ohrt. Prominente gæster var bl. a. Oberst Førslev, Civilingeniør Leif Prytz, Clauson Kaas og mange andre kendte personer.

IMPONERENDE !!



## Højt at flyve — dybt at falde.

Stævnets største Model var en sjældent flot Svævemodel paa 3½ Meters Spændvidde, konstrueret og bygget af G. Kristensen, Vanløse MF, som en Halvskalamodel. Som det desværre var Tilfældet med mange andre Modeller paa Stævnet, blev Kæmpen først indfløjet paa selve Stævnet. Den udførte først en lav Højstart, som den klarede fint, og den fløj pænt forbi det begejstrede Publikum. Det gav Ejeren Blod paa Tandens — han vilde prøve den med længere Højstartssnor. Efter Udløsningen skulde en Faldskærm udløses. Modellen gik i Luften, men vilde ikke udløses. Da den endelig droppede Højstartssnoren, faldt Faldskærmen fint udfoldet til Jorden, hvilket var meget realistisk, da Kæmpen begyndte at lave Hakflyvning. Det endte med, at Planerne „blæste“ af under Opretningen af et af Dykkene — og saa var det sket med den. Den smukke Model med den aftagelige Celluloidkabine, de lækre Overgange mellem Planer og Krop m. m., en Model, der repræsenterede maaske flere Hundrede Arbejdstimer, var efter nogle faa Flyvninger smadret. Svæveflyvernes Slogan: „99 % Arbejde og 1 % Flyvning“ kan udmærket anvendes paa Modelflyvningen saaledes.

Skou lavede Kunstflyvning med sin Weihe ved at lade Blyet i Næsen falde ud og ned med den udløste Højstartssnor. Da hans Weihe-Plan var fløjet bort med Ande-Modellen, maatte han laane et andet af Aalborg-Folkene. Da Weihe-Kroppen og Planet ikke var vant til hinanden, var det maaske Grunden til, at Modellen udløstes for tidligt, saa det ikke blev til saa meget med Kunstflyvningen, der afstedkommer som Følge af Hæletungheden.

## Vandstart og Raketflyvning.

Knud Hartvig Jensen, K. M. K., Hellestrup, var den eneste af de tre tilmeldte, der gennemførte Vandstart. Zonen havde opstillet et 5×5 m Presenning-Bassin, som med Møje og Besvær blev fyldt. Hartvigs

Model brugte Bassinets hele Længde at starte paa og gik i Luften efter at være stødt paa Bassinkanten, der altsaa virkede som et Slagt Springbræt. Den fløj pænt over Publikum, der begejstret klappede i Hænderne. Modellen var udstyret med 3 Tøfler. De forreste 2 havde en Spalle, hvorigennem det var Meningen, at Luften skulde strømme, saa Pontonen skulde flyde paa en Luftstrøm og derved let slippe Vandet, naar Modellen var kommet i Flyvefart.

Hartvig udførte, efter at Stævnet faktisk var officielt afsluttet, den (vist nok) første Raketflyvning herhjemme med en haleløs Model. Det var et herligt Syn at se Monstrummet i Luften med en Ild- og Røghale efter sig. Hartvig gentog Forsøget af Hensyn til UFAs Filmsavis, der filmede Stævnet; men denne Gang vilde den ikke. Efter et Par Forsøg gik den i Jorden og brændte op, medens Hartvig prøvede at slukke Ilden ved at spytte ind i Luerne.

Stævnets Finale var Flyvning med Jørgen Gamsts Benzinmotormodel. I Modsætning til Danskamerikaneren, Al Frederiksen, „Gasmodel“ paa Lundtoftestævnet i August 1938 havde Gamsts Model en vis Lyst til at komme i Luften, som Bjarkov sagde. Efter nogle faretruende Stejlkurver og Dyk lavede den en perfekt „Petroleumsboring“, saa Propelbladene „spøjtede“ af o. s. v.

## En Flyvetekniker er imponeret.

Efter Stævnet var der Præmieuddeling paa Ørholm Kro efter det traditionelle Kaffe bord. Redaktør Kai Otting pegede i en Tale paa flere Punkter, der skulde ændres næste Gang, der skulde laves Stævne. Især ankede Redaktøren over, at alt for mange mere eller mindre uvedkommende opholdt sig inde paa Pladsen, saa Publikum, for hvem Opvisningen var arrangeret, ikke kunde se ordentlig. Kritikken var absolut berettiget, og Opmærksomheden maa være rettet mod dette Punkt, naar næste Stævne finder Sted.—

Hartvigs wakefieldmodel Hart 40, som er den omtalte sømodel i artiklen, blev af Hartvig nybygget i 1995 og præsenteret for os ved Stævnet i Fredensborg 1996. Med lange mellemrum var der mulighed for at trimme lidt på den, og vi så den i flyve fint i trimstarter med kun lidt opræk. Ved Oldtimer DM på Vandel i 1999 var den trimmet færdig og klar til at få flere omdrejninger. Ulykkeligvis gik det galt med jordstarten (3 andre wakefieldmodeller led samme skæbne), og modellen blev beskadiget ved mødet med Vandets beton. Hartvig var skuffet, men modellen blev repareret og klar til næste år.

Kort tid før Hartvig døde, talte jeg med ham. Han fortalte, at modellen var repareret, men at han nok ikke havde kræfter til selv at flyve den. Jeg foreslog, at jeg kunne flyve den proxy for ham ved næste DM. Kort tid efter hans død modtog jeg - via Eli Nielsen - fra hans dødsbo den fine, nærmest genialt konstruerede transportkasse med modellen i. Med indlagt brugsanvisning til modellen naturligvis! Jeg tilmeldte den til DM 2000, men vejret var ikke til flyvning med den. Modellen er en oplagt udstillingsgenstand, som kun skal flyves i rigtig fint vejr og naturligvis uden risiko for modellen.

E.K.



Derefter talte Oberstløjtnant Bjarkov, der som bekendt er Chef for Flyvetroppernes tekniske Tjeneste. Hvert enkelt Punkt paa Programmet blev sagligt kritiseret. Kov mente, at „Opvind“s Flyvning var Stævnets bedste Præstation. Bjarkov sluttede med at udbringe et Leve for Modelflyvningen herhjemme, som han fandt blev ledet og udøvet udmærket. Stævnedeltagerne hilste Kovs Tale med Bifald. Trafikassistent Ohrt sagde bl. a., at Modelflyveren er jordbunden, men hans Tanker er saa sandelig med Modellen, naar den er i Luften. Ohrt talte iøvrigt for Bang og udbragte et Leve for ham.

Ogsaa en Repræsentant for Luftmarinen, den kendte Flyvetekniker, Civilingeniør Leif Prytz, der i sin Tid har været paa Curtiss Flyvefabrikkerne i U S A, udtalte sig. Det var meget anerkendende Ord, der lød om den tekniske og aerodynamiske Udførelse af de deltagende Modelfly. Selv Fagmænd maatte forbavsnes over det Kendskab til Flyvningens Teori og den haandværksmæssige Dygtighed, der prægede de mangeartede Modelfly. Ingeniør Prytz's Tale lod til at være oprigtig ment. — Saa vidt virkelige Fagfolk om Modelflyvningen.

Bang takkede Berlingske Tidende og udbragte et Leve. — Snart skiltes man — en dejlig Dag var endt. 10 af os endte Aftenen, der tilbragtes i Tivoli, med velmøbleret Smørrebrød i National-Scala. — Men det er en anden Historie.

Sir John.

Hvem prøvebygger ?

Fortsat fra side 9 :

ste Anbringelse af Raketten er i Modstandscen-tret set forfra, da Trækretningen i saa Fald skal være lig Flyvretningen, og man undgaar her-ved en Masse Kvaler, idet Trækretningen jo skal ændres, naar man anvender mere eller mindre kraftige Rakter.

Et af de kildne Problemer er Stabilisatorens Anbringelse, da den jo ikke maa komme i Berøring med Udblæsningsgilden. Jeg har prøvet forskellige Udblæsningsmaader, bl. a. med to Halebomme, som gaar skraat bagud — opad, saaledes at Stabilisatoren er løftet op over Udblæsningsgilden, men dette er mindre heldigt, da det let vil give Anledning til Vugning om Tværaksen ved hurtigt Flyvning.

Den paa Skitsen viste Form med to Stabilisatorer tror jeg er noget af det bedste; de skal sidde paa Højde med Planet. Det vil ogsaa paa denne Type være let at finde Modstandscen-tret (forfra), og Modellen vil være stabil selv under kraftigt Træk.

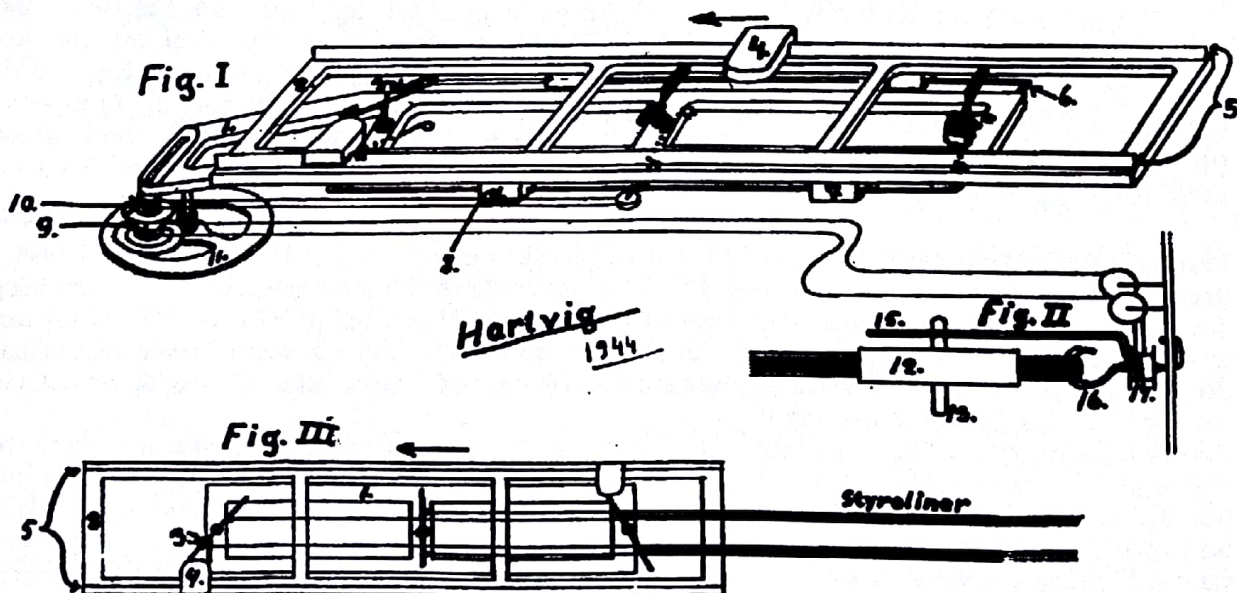
Den paa Oversigtstegningen viste haleløse Type, har jeg haft pæne Flyvninger med, men jeg tror ikke, den taaler en kraftig Raket, den er kun til „Trækkere“.

Mange Modelflyvere rynker paa Næsen af Raketmodeller, men der er absolut Muligheder i Typen, blot skal man se at finde frem til et bedre Brændstof end Krudt, da dette giver for lidt i Forhold til sin Vægtfylde, men det vil naturligvis kræve en speciel Afbrændingsanordning for at faa Reaktionsdriften frem, og hvem konstruerer en saadan? *Hartvig*

Som et eksempel på Hartvig kreative opfinderevner-vises dette ”udkast til kunstflyvningspilot”. Om det er prøvet i praksis vides ikke - ved nogen det ?

Prøv at se nærmere på udkastet - kan det fungere? Er der for meget modstand i hele systemet til at gummimotoren kan klare det og samtidig få motor-kraft til modellen i længere tid ? Er det en luftkastel ?

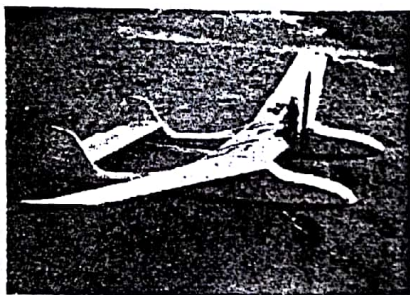
### Udkast til en „Kunstflyvningspilot” for Modelplaner





# BENZINMOTORMODELLER

**F**ØLGER man med i Udlandets Modelflyvning, kan man ikke undlade at lægge Mærke til Benzinmotormodelerne. Det er ikke noget nyt; men det er først i de senere Aar, at de for Alvor er kommet frem. Først tog det fat i U. S. A. for et Par Aar siden. Der blev dannet specielle Klubber for Bygere af »gas-models«, udskrevet store Konkurrencer o. s. v. I den sidste Tid har de udviklet sig saa stærkt, at der vist er Tale om et Forbud imod dem. Det er heller ikke saa underligt. Der



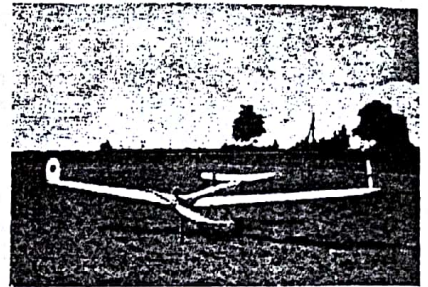
Dobbelkropmodel BM 1 (bygget af G. Aldinger, Stuttgart). Motoren er en F 30 B.

gaar mange Historier om mærkelige Hændelser med disse store, ofte meget langt flyvende Modeller. De er ofte 2½ Meter i Spændvidde, vejer tit over 3 kg og har gerne en Planbelastning paa ca. 50 g/dm<sup>2</sup>. Landinger i Telegrafledninger og Højspændingsledninger med paafølgende Strømafbrydelse er ikke ualmindeligt. Det kan naturligvis ogsaa hænde, at en almindelig Gummimotormodel lander i nogle Ledninger, men nogen Skade gør den ikke. En Trafikflyver mødte en Dag en Benzinmodel i 1000 Meters Højde. Han telegraferede straks Indregistre-

ring, Kurs og Fart til nærmeste Lufthavn, der lod Meddelelsen gaa videre til Ejeren. Meget morsomt; men hvad nu, hvis de havde mødt hinanden i en Sky?

I Tyskland benytter man nu ogsaa Benzinmotormodeller. Ved det store aarlige Stævne for Motormodeller i Borkenberge deltager flere og flere Benzinmodeller. I Aar var der anmeldt ikke mindre end 70, heraf 7 Somodeller. Modellerne skulde indstilles saaledes, at deres Motor kun løb to Minutter, en meget praktisk Foranstaltning, der blandt andet hindrer Modellerne i at gaa for langt. Hr. F. Alexander, der i »Luftsport & Jugend« beskriver Stævnet, klager stærkt over de tyske Benzinmotorers Upaalidelighed. Kun fire Modeller var udstyret med privatkonstruerede Motorer; men disse fire Motorer var de bedste. Pr. 1. Oktober var de tyske Rekorder for Benzinmodeller: Jordstart: 8 Min. Haandstart: 52 Min., 23,9 km. Ved Haandstartrekorden blev Modellen, der tilhører Hr. K. Dannefeld, fulgt af en rigtig Maskine til Kontrol. Modellen var oppe i 500 m's Højde.

Det eneste Firma, der i Øjeblikket for Alvor fabrikkerer Modelmotorer i Tyskland, er Walter Kratzsch Motorenbau, Gössnitz Kr. Altbg. Med Undtagelse af fire hjemmebyggede stammedi alle Motorerne ved sidste Borkenbergstævne fra denne Fabrik. Kratzsch fremstiller tre Motortyper: F 10 E, F 10 Z og F 30 B. De er paa henholdsvis en Femtedel, to Femtedele og tre Femtedele HK. F 10 Z er tocylindret, de to andre encylindrede. Motorerne selv er ikke større, end at de alle tre paa en Gang kan staa paa en



Entemodell, bygget af C. Möbius. Motoren, der skubber bagud, er en F 30 B.

Haandflade. Det var en Motor af mindste Type, der sad i Dannefelds Rekordmodel. Man anvender baade 2-, 3- og 4-bladede Propeller.

Samtidig med Wakefieldpokalstævnet i England i Aar afholdtes Konkurrencen om Bowdenpokalen for Benzinmotormodeller. Kun England, Frankrig og U. S. A. deltog, ialt med 30 Modeller. De varierede i Størrelse fra 90 til 310 cm Spændvidde. Den mindste Models Motor vejede kun 64 g. Helv Modellen vejede 715 g. Den største Model vejede tre Kilo. Det gjaldt om at faa Modellerne til at lande efter 90 Sekunders Flyvning, og de skulde lande paa selve Flyvepladsen. Tre af Deltagerne landede efter præcis 90 Sekunders Flyvning. Efter Omflyvning vandt H. Fish, U. S. A.

Det var nogle Fakta om Benzinmotormodellerne. Lad os nu se, hvilke Farer og Fordele de kan byde paa.

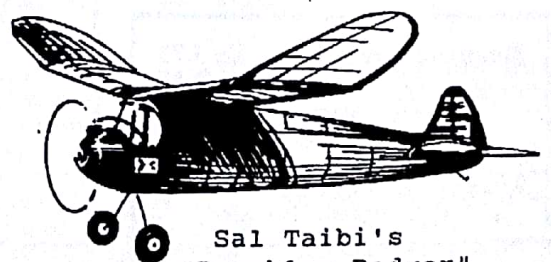
Blandt Fordelene er, at man ikke, som ved almindelige Motormodeller, skal tage et stærkt Hensyn til Vægten. Man kan meget lettere lave smaa Finesser, der vejer lidt. Man kan indbygge automatisk Styling eller Radiostyring. Man kan ogsaa meget lettere forsøge andre Modeltyper end den almindelige, f. Eks. kan man bygge Enter, Tandemmodeller, Modeller med

I FLYV fra marts 1938 fortæller Lord Percy (Per Weishaupt) om sit syn på de nymodens benzinmotormodeller. Han er ikke overbevist om, at disse modeller er noget for danske forhold - men ser meget gerne, at gummimotormodellerne først forbedres. På næste side berettes om den første danske flyvning med benzinmotormodel. Den omtalte Carl Rose var stifter af TARM MATERIALESALG, som var tidligere end Dansk Modelflyveindustri, men opkøbt af denne senere. Carl Rose var ophavsmanden til R-X benzinmotoren og de senere Ceros motorer.

De næste blade vil bringe omtale af de første danske pionerer på området: Jørgen Larsen, Niels Hasing, Jørgen Dommergaard, Christian Zøylner, Helge Gamst m. fl.

Tegningen viser en tidlig amerikansk »gasmodel».

Tegningen er af Mik Mikkelsen fra SAM i USA.



Sal Taibi's  
"Brooklyn Dodger"



skubbende Propel, Modeller med Dobbeltkrop etc. Endnu en Fordel er, at man langt lettere kan faa Modellerne til at ligne rigtige Flyvemaskiner. Man kan bygge store fine Skalamodeller, som virkeligt kan flyve.

Men paa Motorernes nuværende Udviklingsstrin skal man være Motorspecialist for at faa noget ud af det. Og samtidig skal man være en dygtig Modellflyver. Og der er ikke mange her i Landet, der opfylder begge disse Betingelser. Hertil kommer, at Motorerne langtfra er billige. Priserne ligger rundt regnet fra 100 til 200 Kr. Endvidere er Benzinmodellerne langtfra ufarlige. Nogle Eksempler fra U.S.A. er allerede nævnt. Og man kan let tænke sig til flere, bl. a. naar man tager Brandfaren i Betragtning. I Amerika har de meget mere Plads, end vi har i det tælbegygede Danmark. Det er ikke godt at vide, hvor ens Benzinmotormodel lander, naar man ser den forsvinde i det fjerne. Danmark er alt for tæt befolket, har Huse spredt alle Steder, har saa mange Veje, Jernbaner og Højspændingsledninger, at der let kan ske alvorlige Ulykker, som den samlede Modellflyvebevægelse vil faa Skylden for. Dog kan man finde øde Strækninger i Jylland og andre Steder, hvis man absolut vil flyve.

Benzinmodellerne er ikke ganske ukendt her i Landet. En Benzinmotor var udstillet paa Odense Model-Flyveklubs Udstilling i Aar. En dansk Modellflyver, der selv har bygget sin Motor, erklærer, at det er absolut farligt at flyve med disse Modeller. Han synes heller ikke, at der er megen Sport i den Slags Modellflyvning, naar det er ligegyldigt, hvad Modellen vejer.

Alt i alt kan man vist roligt fastslaa, at Benzinmotormodeller ikke er noget for Danmark — og vi er jo ogsaa saa langt tilbage paa Gummimotormodellernes Omraade, at der er nok at gøre der foreløbigt. Det fremgaar tydeligt af Danmarksrekorderne.

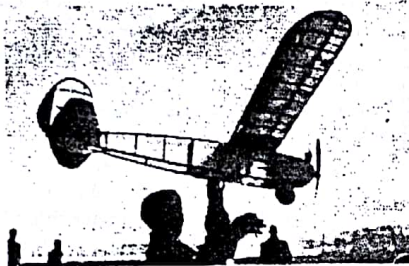
Lord Percy.

## MODELFYVERNYT

### DANMARKS FØRSTE BENZINMOTOR-MODEL

ONSDAG den 29. December forrige Aar demonstreredes Danmarks første Benzinmotormodel for »Odense Model-Flyveklub«. Motoren til denne Model var udstillet paa OM-Fs 2. Udstilling, hvor den kendte Modelbygger, Hr. Carl Rose, saa den. Han laante den og byggede den ind i en Model, og han kom nu til Odense for at aflevere Model og Motor til Ejermændene.

Det var en stor Dag i OM-Fs Historie, da Hr. Rose paa den mørke Vintereftermiddag startede Motoren paa



Carl Rose's Model.

en Mark lige udenfor Byen, og det vakte stor Opsigt, da den lille Model i 100 Meters Højde — brølende som en rigtig Flyvemaskine — langsomt af Vinden blev drevet mod Sydvest. Nogle Vejarbejdere væddede, om det var en Maskine til 16 eller kun til 7 Passagerer. Deres Forbavelse var stor, da en ung Mand nogen Tid efter kom cyklende med Maskinen i Haanden.

Efter et Par Minutters Forløb stoppede Motoren, og langsomt gled Modellen i store Spiraler ned mod Jorden, jaget til Fods, pr. Cykle og pr. Bil af interesserede Modellflyvere. Den blev fundet 1200 m fra Startstedet — og var uskadt. Flyvetiden var 4 Minutter.

Hr. Roses Model er, som det vil ses af Fotografiet, en sund og ligefrem

## Luffartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luffartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspoller udstedes ved Biletkontoret i Lufthavnen

Model. Dens Spændvidde er ca. 140 cm og Vægten kun 1000 g. Planbelastningen er kun 35 g/dm<sup>2</sup> — og man saa paa Flyvningen, at der var et meget stort Kraftoverskud paa Motoren, hvis Ydelse er en Femtedel HK.

For at eliminere Faremomentet ved disse Modeller, arrangeres Konkurrencerne nu saaledes, at Motoren automatisk stoppes efter en vis Tid, f. Eks. 40 Sekunder. Meningen er saa, at Modellen i den Tid skal slige saa meget som muligt og derefter saa langsomt som muligt glide tilbage til Jorden.

Per Weishaupt.

LOBUS AERO KLUB holdt den 6. Februar et godt besøgt Møde, der fik et meget vellykket Forløb. Propagandachef Bent Rom holdt sit Foredrag med Lysbilleder: »Eventyret om Flyvemaskinen«, og senere talte Dansk Modellflyverforbunds Formand Per Weishaupt om Forbundets Udvikling.

FORBUNDET har anerkendt flg. Rekord i Klasse X: Højstart Tid: 2 Min. 59,1 Sek. Rekorden blev sat paa Eremitagen den 20. Febr. af Grosserer E. Willumsen, Medlem af Globus Aero Klub, Hellerup. Modellen var en Selvkonstruktion W. 16 paa 97 cm Spændvidde.

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75  
do. do. Byggesæt » 3.25

Modeltegninger. :  
Alt i Modelmateriale.  
Prisliste sendes mod Porto.

Helge Nielsen,  
Guldbergsgade 72A, Kbhvn. N.

## Flyveinteresserede!

Da de forbedrede Valutaforhold nu tillader Køb af Maskine, søges Interesserede til i Fællesskab at købe en Sportsflyvemaskine. Billet mrk. 31 modt. „Flyv"s Ekspedition.



# KLASSISKE A2 MODELLER

Artiklen lånt fra MODELFLYVENYT nr. 10 1970  
med forfatterens velvillige tilladelse.

**af Jørgen Larsen** (= Jørgen Korsgaard!)

A2-modellerne har ikke ændret sig i lo år - A2-flyvningen er død!

Siger nogle.

Det første er måske rigtigt - Jørgen Larsen har i nedenstående artikel trukket tre helt enestående A2-modeller frem til gennemgang. Hans konklusion er, at A2-modellerne har ikke udviklet sig udover det plan, der for ti år siden blev fastlagt af disse tre modeller (og andre)

Til gengæld er der foregået en udvikling på andre områder - mest spændende og frugtbare er den udvikling, der for tiden er igang med de "termiksikre" højstartskrogssystemer. Det er et emne, vi vil vende tilbage til, når der foreligger nogle flere resultater fra praktiske prøver.

Det er svært at sige noget, der ikke er sagt før. Det er også svært at lave en model, der ikke i det mindste ligner andre modeller. Det kunne derfor være interessant at fremdrage et par modeller, som de fleste på et eller andet punkt har kopieret. Jeg har her valgt tre A2-modeller, der i hvert fald har de første lo år på bagen, og som dog ikke på nogen måde synes at være blevet "oldsager". Alligevel vil jeg tillade mig at kalde de tre modeller for klassiske, idet mange stadig kopierer dem og låner et og andet fra dem.

## Aquila

Den absolut interessanteste model er uden tvivl svejtseren H. Thomanns "Aquila", som - foruden at være teknisk avanse-

ret - også er en særdeles smuk model, hvilket måske ikke fremgår helt tydeligt af min tegning. Man lægger sikkert straks mærke til den asymmetriske vinge med foranstillet turbulens-tråd og modellens lange momentarm. Den asymmetriske vinge bevirker, at modellen kan kurve meget smævert uden at sideglide. Teorien bagved er ikke videre indviklet - de fleste er vel klar over, at den planhalvdel, der flyver yderst i kurven, flyver med større hastighed end den inderste, hvorved krængning opstår med deraf følgende sideglidning. Herved forøges modstanden (mere eller mindre), men ved at give den inderste (og langsomste) planhalvdel mere areal ophæves opdriftsuligevægten.

Under højstarten kompenserer man for asymmetrien ved kurveklappen, og der er naturligvis kontravægt i den mindste planhalvdel. Samme princip var anvendt på Arne Hansens DM-vinder fra 1960.

Den foranstillede turbulens-tråd har i tidens løb været anvendt af en hel del, men er i grunden ikke særlig praktisk. Jeg så engang en "Aquila" uden denne flyve ganske fremragende (til DM 1961), så .... De tyske S.P.L. helbalsa modeller med en spændvidde på 2.40 m bruger også denne form for turbulator, men det er under alle omstændigheder vanskeligt at få den anbragt i den rigtige position.

På et vist tidspunkt søgte man at lave så stor momentarm som muligt, men det holdt dog op igen - man har muligvis haft for mange brækkede bagkroppe! Aquilaen har også en ganske pæn lang bagkrop, som uden tvivl vil afstedkomme problemer for

en evt. bygger af modellen. Den består af et enkelt lag 1,5 mm balsa rullet til et rør ved hjælp af en masse spanter (for hver 7,3 cm). Balsaen slibes naturligvis tyndere mod haleplanet (1 mm), og røret beklædes udvendigt med tyndt japanpapir. Konstruktøren anbefaler et stykke 1,5 mm balsa på 76 x 310 mm med en vægt af 29-30 g. Jeg vil her tilføje, at hvis nogen skulle have lyst til at bygge modellen, vil jeg anbefale at bruge to stk. 0,8 mm balsa til røret, der endvidere bør være beklædt ind- og udvendigt.

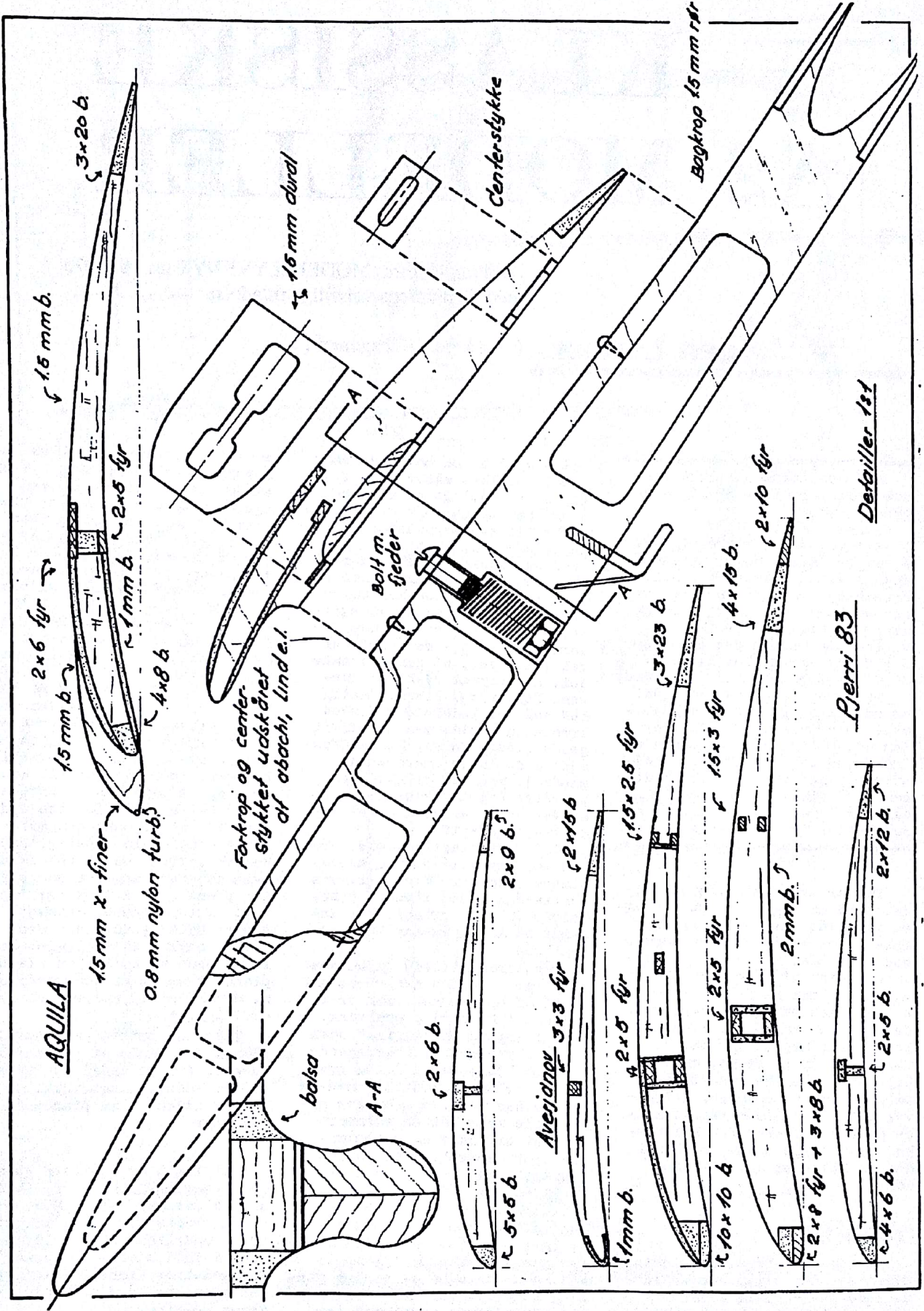
På tegningen af Aquilaen bemærker man også den usædvanlige fastgørelse af planet til kroppen, og at tipperne er aftagelige. Skitsen skulle være tydelig nok til at anskueliggøre denne "nøglehulsbefæstigelse". Bemærk iøvrigt de to små skruer hvis hoveder fungerer som styr for planet, så det sidder rigtigt. Når planet er anbragt, sidder boltens hovede i det smalle stykke af åhningen, men i tilfælde af kollision skubbes planet frem og boltene ryger ud af duralpladen, hvorved planet er frigjort.

Tipperne sættes på centralplanet ved hjælp af små duraltunger. For at undgå at tipperne ændrer indstillingsvinkel er der et stykke 2 mm pianotråd som styr.

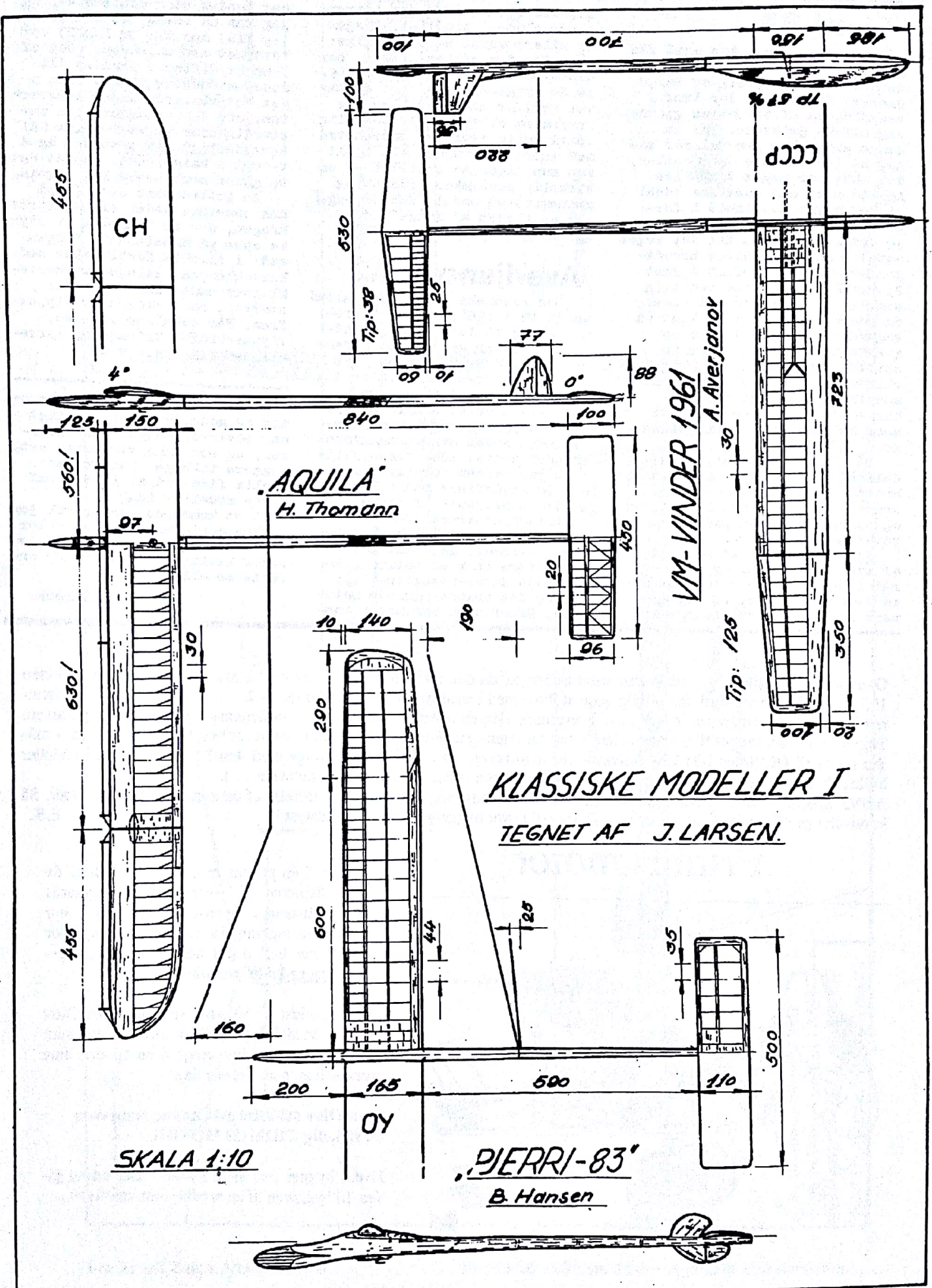
Alt i alt er Aquilaen en meget avanceret model, som ikke engang overgås her i 1970. Hvis nogen skulle have lyst til at bygge modellen, kan de få tegning i fuld størrelse gennem Aeromodeller Plans Service. De her viste skitser er hentet fra denne tegning.



Pas på! Profilerne er ikke i fuld størrelse !!!







**AQUILA**  
H. Thomann

**VM-VINDER 1961**  
A. Averjanov

**KLASSISKE MODELLER I**  
**TEGNET AF J. LARSEN.**

**SKALA 1:10**

**DJERRI-83**  
B. Hansen



## Pjerri 83

Den næste model kan også fås hos APS. og er mærkværdigvis dansk. Det drejer sig om Børge Hansens Pjerri 83, der især i begyndelsen af tresserne gjorde sig stærkt gældende. For en gangs skyld kan man vel her sige, at der er tale om modeller, der ikke har meget tilfælles. Aquilaen og den russiske model virker meget forfinede i forhold til den danske Pjerri, der jo var konstrueret til det meget omtalte klima på disse breddegrader. En omhyggeligt bygget Pjerri 83 er faktisk temmelig svær at slå i stykker i blæst, og passer man samtidig lidt på vægten, er der også tale om ganske pæne præstationer en stille sommeraften. Endelig bevirker den enkelte v-form, at modellen er nem at trimme i kurvet, og så er det jo også nemt at lave en jig til planerne.

På skitsen ses det, at modellen har v-form i haleplanet, hvortil skal siges, at Børge senere fløj med lige haleplaner og opnåede lige så gode resultater som tidligere.

Planet samles med en tunge af krydsfiner, der er lamineret i den rigtige v-form af 0,5 mm krydsfiner. Det er dog nemmere at lave en duraltunge af

1,5-2,0 mm, hvorved der bliver bedre plads i profilet. Vingen er ellers meget solid, hvilket fremgår af profiltegningen, der desværre ikke er helt nøjagtig, da de originale profiler er blevet væk for mig. Den blandede fyr/balsa opbygning er temmelig upåvirkelig over for sammenstød med andre genstande. Alt i alt kan man sige, at Pjerrien er en virkelig gennemkonstrueret og gennemprøvet model, der er bygget og fløjet af mange andre end Børge selv.

## Averijanovs A2

Den russiske model, der altså vandt VM i 1961, er en videreudvikling af Juri Sokolovs A2-modeller, der gav ham to andenpladser ved VM i 1958 og 1959. Averijanovs model adskiller sig fra Sokolovs ved en større spændvidde og et mindre haleplan. Rent opbygningsmæssigt er Averijanovs model mere traditionel end den anden, idet f.eks. alle ribberne førhen var lavet af 0,8 mm krydsfiner med 1,5 mm brede "capstrips" af samme materiale. Russernes A2-modeller har siden 1961 faktisk ikke ændret udsende, det mest karakteristiske træk er naturligvis den høje dural-nøsefinne (1,5 mm) og det trapez-formede haleplan. Nøsefinnen har her i lan-

det vundet stor udbredelse, og jeg kan da nævne, at den model, jeg fløj med til DM i 1963 var forsynet med en sådan - dog af 3 mm krydsfiner. Grunden til dens anvendelse skulle være øget "styrbarhed" under højstarten, men det er under alle omstændigheder meget teknisk ud! Besynderligt nok anvendes også v-form i haleplanet, uanset det giver mere besværlig bygning.

En interessant detalje på den russiske model er højstartskrogen, der er hængslet et stykke oppe på nøsefinnen. Krogen står i direkte forbindelse med kurveklappen, således at kurveklappen neutraliseres under starten, mens krogen er vipet frem. Når modellen udløses, vipper krogen tilbage og kurveklappen slår ud.

Alt i alt er der her tale om tre A2-modeller, der tydeligt har påvirket mange konstruktører, og som ikke vil sætte evt. byggere tilbage, hvis nogen skulle finde på at lave en af disse modeller idag.

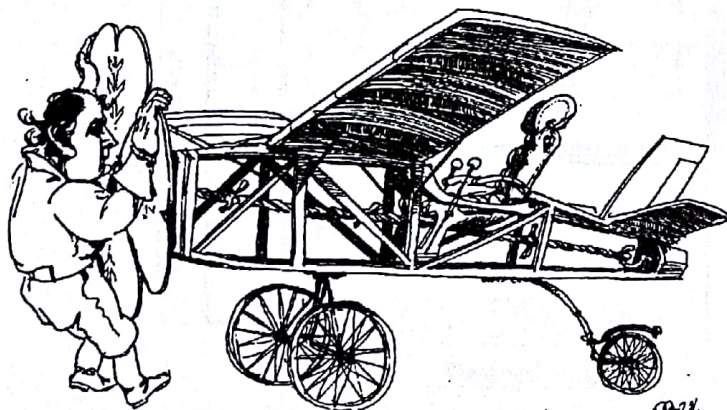
I et kommende nummer vil jeg trække nogle wakefieldmodeller frem, som besidder nogle af de samme kvaliteter som de her omtalte modeller.

Jørgen Larsen.

Ovenstående artikel har redaktøren valgt at bringe, da den ret indgående beskriver 3 klassiske modeller fra perioden 1958 - 1968. De vil altså være rigtig gode at flyve med i vores nye klasse, Oldtimer A-2. Artiklen er skrevet af nuværende wakefieldekspert og daværende svævemodelekspert Jørgen Korsgaard, som dengang bar efternavnet Larsen. Tegningerne kan bruges til at bygge efter (Jeg har tegning til Pjerri-83). En oplagt model at bygge - og hvem ved - måske ser vi til Oldtimer DM 2001 selveste konstruktøren Børge Hansen deltage med den? (Lad nu de RC-modeller hvile lidt, Børge - og find den gamle VM - form frem igen. Arne Hansen har jo fundet sin ...).

**ADVARSEL:** ved fremstillingen af bladet er det tit nødvendigt at ændre på størrelse af de tegninger man kopierer. Så kontroller profiltegninger m. m. inden du kaster dig over byggeriet. God arbejdslyst! E.K.

## Primus motor



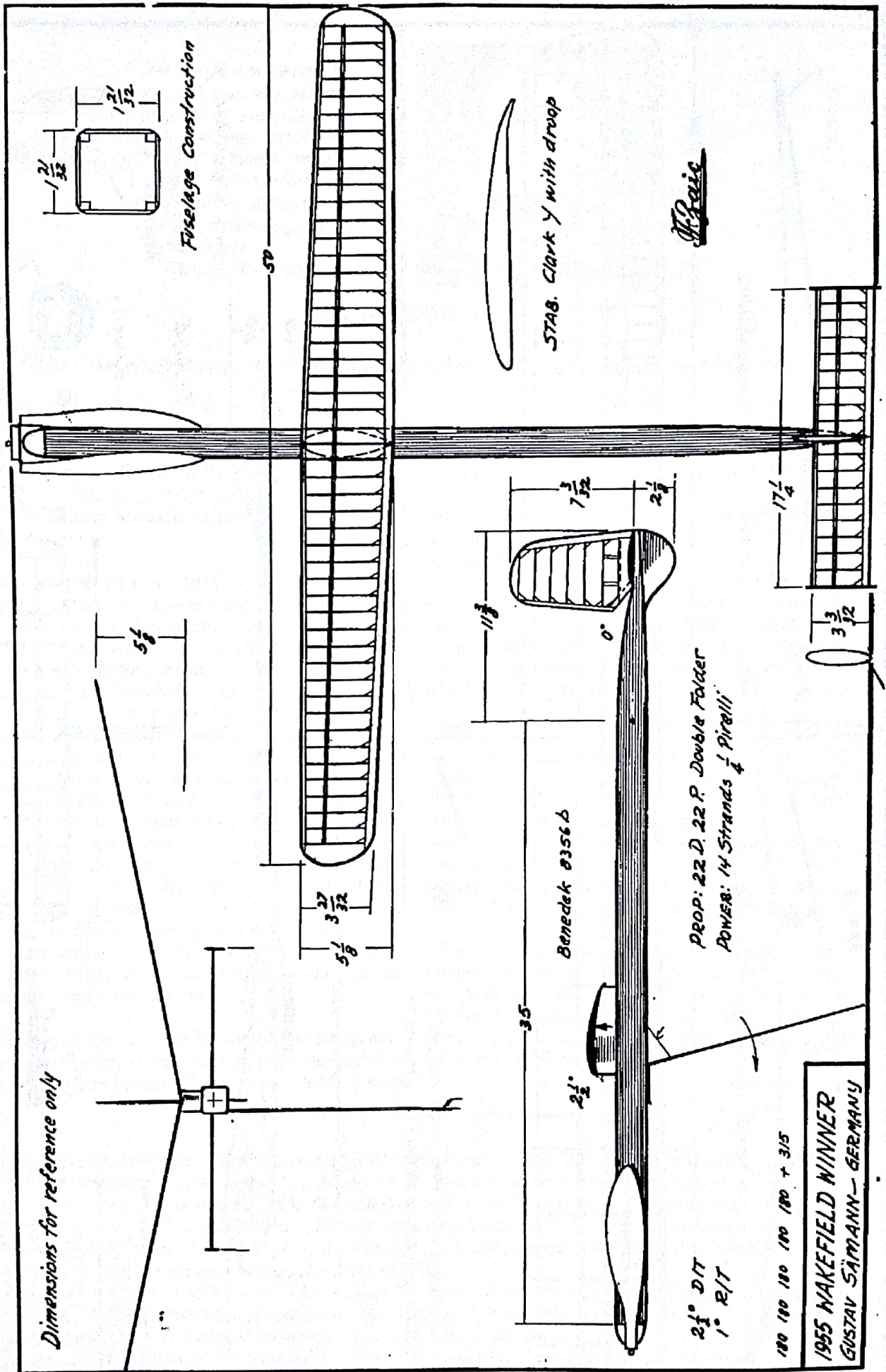
Begrebet "en primus motor" er kendt af de fleste. Stifteren af "Svenska Modellflygares Oldtimersällskap, Sven-Olov Lindén", har sendt denne tegning fra en svensk avis, hvor tegneren har haft noget kendskab til den fornemme energikilde gummimotoren.

Allerede sidst i 60'erne stiftede Sven-Olov Svenska Modellflygares Oldtimersällskap, som han som formand har bragt frem til den fine organisation, som det er i dag.

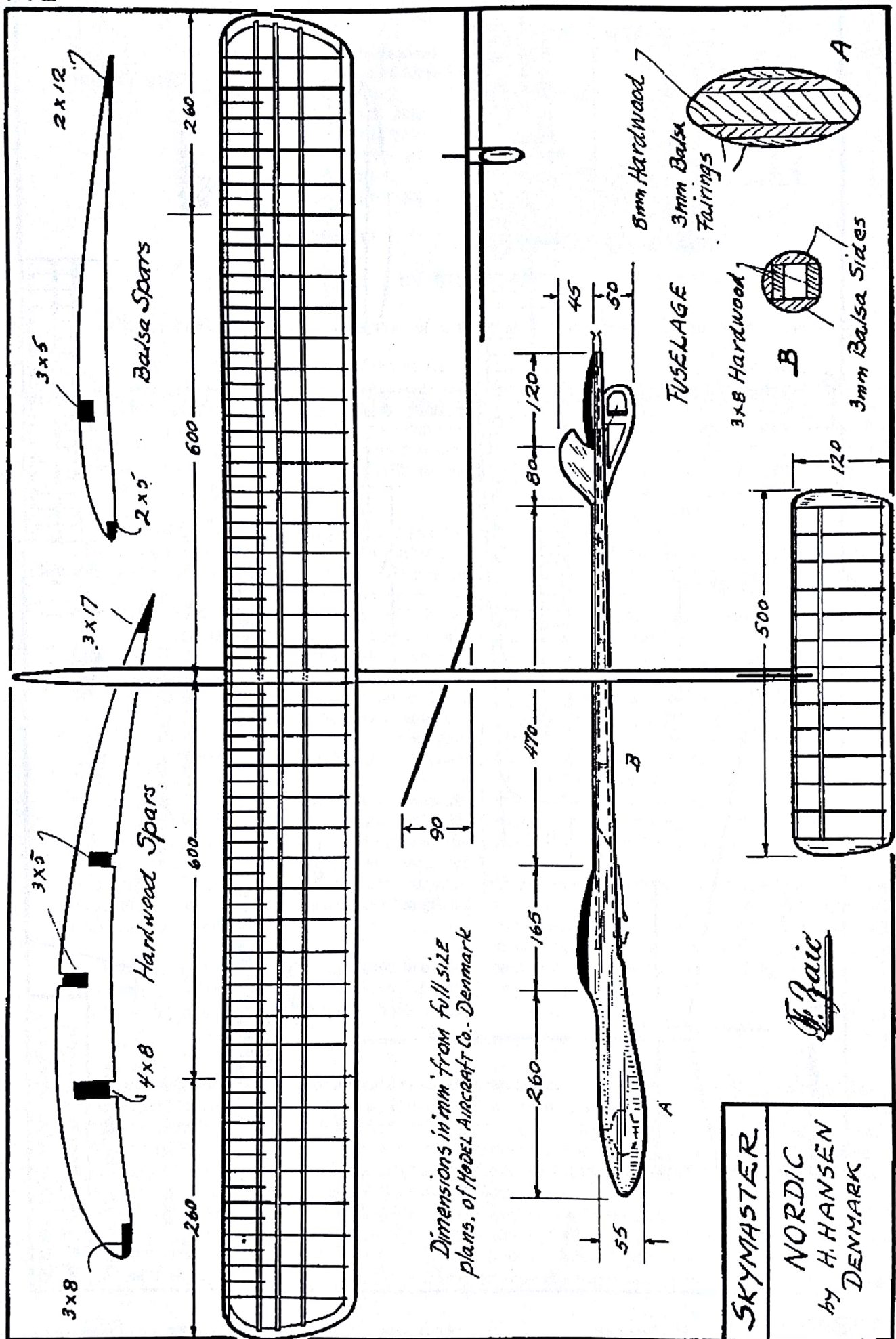
Sven-Olov må altså selv kunne benævnes en virkelig PRIMUS MOTOR.

Hvem bygger den viste model? Belønning gives til byggeren af en model, som kan flyve...











Annonce i  
Modelflyvenyt :

Jeg er Elman Pedersen.  
Det, De ser om min hals, er  
en ring af selvtillid.  
Den har jeg, fordi jeg  
sælger verdens bedste  
balsa i min forretning:  
**MODEL & HOBBY**  
Frederiksborggade 23  
København K  
Tlf. (01) 14 30 10.



## IN MEMORIAM

**Henry Elmann Pedersen - vores far - af de fleste af os kaldet HEP - er ikke mere iblandt os.**

Efter et langt, begivenhedsrigt og særdeles aktivt liv døde han fredag den 22. september, ramt af en blodprop i hjernen. Til det sidste var HEP sprudlende af livsmod og lagde planer for fremtiden, trods den svære hjertelidelse, han igennem flere år måtte døje med, og som til hans irritation hæmmede de HEP'ske udfoldelser.

HEP blev født på Fyn i 1914 og afsluttede sine forskellige uddannelser i såvel Odense som Aarhus med et ophold på Den internationale Højskole i Helsingør kort før krigen. Her mødte han Ellen, som siden blev hans elskede hustru gennem hele livet. HEP lovede hende sin egen børnehave - og det fik hun, nemlig Leif, Inger og Sussie med efterfølgende svigerbørn, børnebørn og oldebørn i talrig flok.

HEP var ansat i Matrikel-direktoratet under Landbrugsministeriet i nogle år. Men det holdt hans temperament og idé-rigdom ikke til i længden, så sammen med Ellen og gode venner startede han deres livsværk **Model & Hobby** i 1948.

Denne forretning, som de seneste 30 år har befundet sig i Københavns midte, Frederiksborggade 23, har siden været et kendt og yndet samlingssted for mange, mange mennesker, som gennem årene har nydt den særlige stemning i butikken. Det var ham - og Ellen - en stor glæde, da børnene siden hen gik ind i det lille familieforetagende.

HEP var legendarisk kendt for sin **hjælpsomhed, omsorg, inspiration, nysgerrighed, ukuelige optimisme og sit gode humør** - Børn og unge holdt af ham

og henvendte sig om gode råd.

Selv i sin høje alder var han **ungdommelig i sine synspunkter**. Anskaffede sig moderne hjælpemidler i det daglige; var f. eks. den første i familien, der fik en PC'er. Havde idoler som Kim Larsen - og inviterede hele familien med til koncert. - **Var en stridsmand**, når han fik øje på urimelige forhold og uretfærdigheder og skrev mange læserbreve.

Ellen blev i sine tider advaret mod at gifte sig med en samler, men fik en af de værste. HEP's interesser var særdeles omfattende, og han skabte bl. a. et helt lille museum med alskens spændende rariteter inden- og udenfor hobbyverdenen.

I et langt liv med sin elskede hustru opnåede de to en lykke og glæde, righoldig på dejlige oplevelser, som omgivelserne altid fik del i. De seneste år var præget af tilstødende hjerte- syns- og høreproblemer, som begrænsede mobilitet og udfoldelser.

Men HEP fortsatte sit virksomme liv og blev en stor støtte for Ellen, da hun efter et hospitalsophold fik et særligt behov for omsorg. Blandt andet lærte han sig at lave mad og fabrikerede de herligste flæskestege ...

Til det sidste var HEP aktiv i forretningen og vil derfor være et stort savn for alle, der kendte ham i den sammenhæng. Hans hustru Ellen og hele den øvrige familie samt nære venner må nu leve videre med mange, mange gode minder om et dejligt menneske, der havde et godt og langt liv.

*Leif - hans søn*

---

For de mange modelflyvere - hvoraf mange af DMV's medlemmer - som var og er vant til, at en tur til København altid betyder et besøg i Model og Hobby, vil det blive et savn, at vi ikke længere skal møde HEP derude. De sidste år var han ikke altid at finde bag disken - man var altid lidt skuffet, hvis man ikke fik sig en god snak med HEP om "de gyldne tider" i 50'erne, verdensproblemerne og fremtiden. Men familien driver selvfølgelig forretningen i hans ånd, og er altid gode for en modelflyvesnak. **MODEL & HOBBY vil blive ført videre af familien og det vil bøde på savnet af HEP.**

Personlig er jeg kommet i MODEL & HOBBY siden 1950 med afbrydelser. Jeg boede i København nogle år i begyndelsen af 50'erne og var en jævnlig gæst. Man kunne - og kan - altid finde fine fyrrelister og kvalitetsbalsa. Det var et af de få steder, hvor man selv kunne udsøge sig lige det stykke superbalsa, man manglede - og i tilgift få en hyggelig snak og gode råd. **HEP var modelflyverne en god mand - han vi blive savnet.**

**ÆRET VÆRE HANS MINDE**

Erik Knudsen



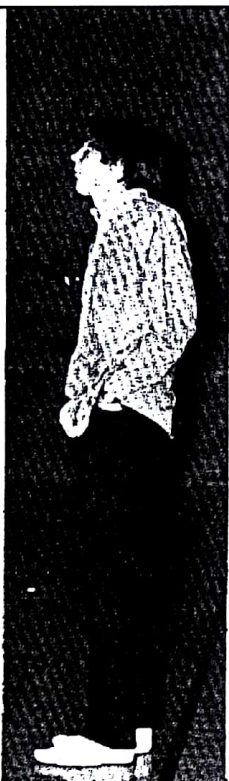


Denne mand ser mild og god ud -  
Men denne mand er farlig for sine konkurrenter!

For han sælger verdens bedste balsa til verdens bedste priser. Og det er muligvis netop derfor, at de fleste modelflyvere foretrækker at gøre deres indkøb hos ham i hans forretning:

## **MODEL & HOBBY**

**FREDERIKSBORGGADE 23  
KØBENHAVN K  
Tlf. (01) 14 30 10**



Det hænder, at folk står i kø for at få verdens bedste balsa - Hos Pedersen i

## **Model & Hobby**

Frederiksborggade 23  
København K  
Tlf. (01) 14 30 10.



Her ses et par annoncer fra det "første" MODELFLYVENYT, som udkom sidst i 60'erne og først i 70'erne. Det holdt så en pause indtil 1977, hvor det blev genoplivet i forbindelse med VM i fritflyvning i 1977, som en flok entusiastiske danske modelflyvere arrangerede i fin stil. Tune ved Roskilde var skuepladsen for dette mindeværdige VM. Redaktør på både første og næste Modelflyvenyt var Per Grunnet, som også er ansvarlig for annoncerne. Også dengang var Model & Hobby stedet, hvor "rigtige modelflyvere" mødtes...