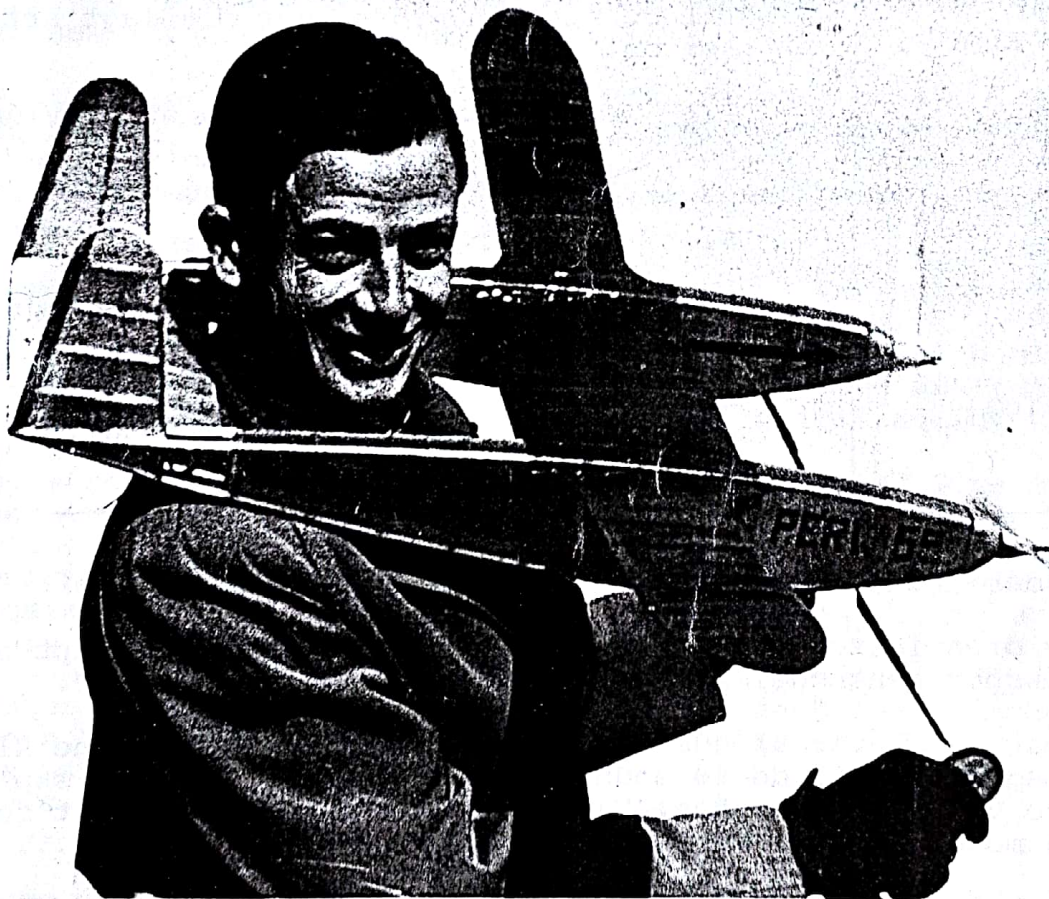


# Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 1994

3. Årgang



Per Weishaupt

Hastighedsmodellen Per W - 55 med 2 gummimotorer og modsat roterende propeller er fra ca. 1940.

# Dansk Modelflyve Veteranklub

## Formand:

Erik Knudsen  
Amagervej 66  
6900 Skjern  
Tlf. 97 351767

## Sekretær:

Poul Rasmussen  
Nyvangsvej 25,  
2.th.  
4400 Kalundborg  
Tlf. 53 516211

## Kasserer:

Fritz Neumann  
Kjærsvvej 73  
4220 Korsør  
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

Dansk Modelflyve  
Veteranklub  
Kjærsvvej 73  
4220 Korsør

Kontingent 1994:

100 kr.

Dette nummer kommer lidt senere end det skulle, men jeg ville gerne have tekst og billeder med fra oldtimerstævnet i Hillerød. Til gengæld håber jeg på, at næste nummer kan udsendes allerede i begyndelsen af August.

Vi regner med her at bringe bl. a. :

1. Per Weishaupts "Jumbo" . En artikel med byggetegning og Pers egne fotos.
2. Tegning til en "Twin-Pusher" af Wally Simmers fra 1936.
3. Calle 18 W - dansk wakefield af Carl Johan Petersen fra 1950. Tegning og byggetips.
4. To modeller af Flensted Jensen fra 1937. Gummimotormodellen SF-16 og svævemodellen SF-19.

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere...

Til de næste numre er der planlagt artikler om:

1. Per Weishaupts svæve model "Opvind".
2. VM i A-2 i Trollhättan 1950.
3. VM i A-2 på Beldringe i 1954.
4. FJ - modellerne.
5. Danske wakefieldmodeller.

Hvis du har oplevelser, billeder, tegninger, artikler eller andet vedrørende disse emner - så vil jeg blive begejstret for at høre nærmere...

Deadline for næste nummer: 15. juli.

## Forsidebilledet

viser organisatoren bag dansk modelflyvning Per Weishaupt med sin eksperimentmodel til hastighedsflyvning fra ca 1940.

Per var indehaver af adskillige danmarkskrekorder i denne klasse. Læg mærke til de to modsatrettede propeller, der skal ophæve vridningsmomentet. Haleplansarealet er også stort for at holde modellen tæt ved jorden - dog heller ikke for tæt...

En virkelig prøve på modelkonstruktion, trimning - og mod!  
Billedet er venligst udlånt til os af Per selv.

Bagsiden er fra "TEKNIK FOR ALLE" fra august 1950.

Tegningen øverst til højre viser KDA's første linestyringsmodel "Samba" og ikke, som teksten fortæller, Mogens Erdrup's fritflyvende dieselmotormodel Me-28 "Typhoon"!!!

Af de øvrige modeller savner kartoteket tegning til Calle 10...

## Til Medlemmerne!

Hillerødstævnet - det første danske oldtimerstævne - har som bekendt fundet sted. Deltagelsen fra dansk side kunne have været større, men de mange tilmeldte svenskere gjorde, at der alligevel sås mange flotte oldtimermodeller og udførtes mange fine flyvninger. At svenskerne vandt alle klasser, men at danskerne var tæt efter dem, vil fremgå af Poul Rasmussens referat inde i bladet.

Efter min mening et vellykket stævne, som absolut skal gentages. Også arrangementet med lørdag aften til socialt samvær var en stor succes. Vi håber så, at flere danskere får modeller færdige til næste stævne - og at de, der ikke selv flyver med, vil komme og deltage i samværet alligevel...

En velfortjent tak til Fritz Neumann, Poul Rasmussen og Henning Nyhegn, som ved at klare det praktiske arbejde gjorde stævnet muligt.

Egeskovstævnet - finder sted i dagene 3.-4. september. Det er et jubilæumsstævne arrangeret af Dansk Modelflyve Forbund i anledning af, at det er 25 år siden de nuværende unioner - Fritflyvningsunionen, Linestyringsunionen og RC-unionen - dannedes. Vi -Dansk Modelflyve Veteranklub- er som bekendt nu også optaget i forbundet og er som sådan med i arrangementet.

Stævnet vil blive med opvisninger, udstillinger og modelflyvesamvær begge dage. Tv, presse og radio vil formentlig dække begivenheden, som sker i samarbejde med Egeskov slot. Der vil blive mulighed for at campere, men der er naturligvis også andre overnatningsmuligheder i omegnen.

Det er en oplagt mulighed for at "synliggøre" vor veteranklub. Vi vil forsøge i samarbejde med Fritflyvningsunionen at gennemføre fælles opvisninger og udstillinger. Hertil behøver vi hjælp med det praktiske arbejde og med gode ideer fra jer - vore medlemmer. Har du lyst, tid og gode ideer - så henvend dig hurtigst muligt til bestyrelsen.

Indbydelse og flere detaljer følger i næste nummer. Vore svenske venner er naturligvis meget velkomne til at deltage...

Efterlysning - Hartvig Jensen er i færd med at redigere sine videooptagelser fra det allerførste møde i Korsør den 6. oktober 1991. Hartvig vil meget gerne bede deltagerne sende materiale til at supplere optagelserne i form af billeder -gerne store - af modeller og personer sammen med kommentarer. Dette vil så blive indarbejdet i videoen, som man senere vil kunne købe kopier af. Hjælp Hartvig med dette store arbejde - så hurtigt som muligt - da Hartvig gerne vil gøre det færdigt snarest. Skal vi sige inden 1. juli 1994...

Svenske oldtimermesterskaber 1994 - finder sted i dagene 6.-7. august i Mönarps Mosse lidt syd for Falköping. Det er nu åbne mesterskaber, hvor alle kan deltage. Tidligere danske deltagere kan bevidne, at disse mesterskaber er store oplevelser, som nok er en rejse værd. Henvend dig til undertegnede snarest for oplysninger, så vi kan tilmeldes så tidligt som muligt.

Erik Knudsen



**Kordas Verdensrekordmodel**, Spændvidde 110 cm.  
Original amerikansk Byggesæt til den Model, der opnaede  
54 Minutters Flyvelid, med Tegning, Lim og Propel, men  
ikke Dope og Motorgummi. Prls kun Kr. 6,25.  
**DANSK MODELFLYVEINDUSTRI • SKJERN**

## Dansk Modelflyvnings grundlægger

Per Weishaupt var Dansk Modelflyver Forbunds førsteinstruktør, da jeg i 1948 blev organiseret modelflyver. Jeg har oplevet ham som inspirator, underviser ved instruktørkurser, konkurrenceleder, hjemhenter af mine modeller ved wakefieldkonkurrencen i 1956 og meget mere. Altid venlig, igangsættende og hjælpsom, som vi kender ham.

Det er først nu i de senere år, jeg rigtig er blevet klar over, at Per Weishaupt faktisk er grundlæggeren af dansk modelflyvning. Jeg har her fundet nogle få "beviser" fra gamle numre af FLYV, som han jo senere blev redaktør af.

Allerede i maj 1932 skriver han her sit første indlæg. Det blev ikke det sidste...

Per har stadig interesse for modelflyvning. Gustav Binderkrantz og Hartvig Jensen har besøgt ham og fået lov til at låne nogle af hans mange fotos. De vil ses i de kommende numre af bladet, så vi også kan nyde godt af hans evner som fotograf. **Tak!**

Erik Knudsen

På de kommende sider vil man finde flere eksempler på Per Weishaupts virkestrang.

Forsidebilledet viser ham med en hastighedsmodel, så vi har fundet et afsnit i "Modelflyvesport" frem. Her kan man læse om disse spændende modeller. Husk nu, at alt var ukendt dengang. Man tænkte og eksperimenterede sig selv frem til løsningerne.

Stiftelsen af Dansk Modelflyver Forbund med indførelse af regler for danmarksrekorder satte et voldsomt skub i udviklingen. Her var et sted, hvor Pers beskedenhed ikke holdt ham tilbage. Læs afsnittet om Rekorderne...

Det ses, at Niels Hassing dog havde held til at overtage hastighedsrekorden, som endnu består. Kan den slås...? 15,38 m/sek lyder måske ikke af så meget - det svarer til ca 55 km/t. Verdensrekorden var dengang på 69 km/t. Niels Hassings model NH-Speedster var konstrueret efter amerikansk forbillede med bl.a. en propeldiameter større end den halve spændvidde! Men det fortæller Niels måske selv mere om? Findes der billeder? Tegninger?

FLYV juni 1932

### BREVKASSE

P. Weishaupt, Odense, spørger:  
Kan »Flyv« opgive mig, 1) hvor mange Flyvemaskiner, der findes i Danmark (Hærens, Marinens, Luftfartsselskabets samt private Maskiner).

2) Afholder »Dansk Flyvestævnetourné« et Flyvestævne ved Odense i Aar?

3) Hvor kan man få Anvisning paa Bygning af en let Modelmaskine?

Sv. ad 1) Hæren og Marinen ca. 50.

D. D. L. 5, private 7.

ad 2) Muligvis.

ad 3) Ved Henvendelse til Hr. C. le Dous, Ingerslevsgade 194, Kbhvn. V.

- 0 -



FLYV maj 1935

Odense Modelflyveklub.

Nogle flyveinteresserede i Odense har dannet en Modelflyveklub, hvis Navn paa Stiftelsesmodet den 7. April blev »Odense Modelflyveklub«. Medlemsantallet ved Starten var en halv Snes Stykker. Bestyrelsen bestaar af følgende:

Formand: P. Weishaupt. Næstformand: A. F. Boje. Kasserer: P. Münter og Sekretær: J. Thinesen.

# DANSK MODELFLYVER FORBUND STARTET

DA der efterhaanden var blevet talt tilstrækkeligt længe om Forbundets Stiftelse, men intet positivt gjort, udarbejdede undertegnede i Sommerens Løb Forslag til Love, Rekord- og Konkurrenceregler. Den 16. August indkaldte jeg til et »Bestyrelses- og Æresmedlemsmøde«, hvor bl. a. disse Forslag blev forelagt. De blev uden større Diskussion vedtaget efter en halv Times Forløb.

Derpaa udsendtes Brev sammen med Love, Rekord- og Konkurrenceregler til samtlige Landets Klubber. En Uge senere udsendtes Brevkort, hvor Mødestedet og Mødetiden blev meddelt. Den 29. August Kl. 13,30 afholdtes Møde paa Hunderupvej 105, Odense. De fleste Klubber havde desværre ikke haft Raad til at sende Repræsentanter, men meddelte skriftligt deres Interesse for Forbundets Start.

Fra Odense mødte af Bestyrelsen, Formanden Ebbe Kring, Næstformanden Erik Malmose Clausen, Sekretæren Holger Knudsen og Kassereren Bertel Kring. Det femte Bestyrelsesmedlem var bortrejst. Endvidere deltog fra Odense Johannes Thinesen og undertegnede. Fra Globus Aero Klub i Hellerup deltog Formanden, Hr. Bent Ziegler og Kaj Jensen. Fra »Sølvvingen« i Fredericia mødte Hr. Viggo Jacobsen. Endelig deltog som Repræsentant for Modelflyvemaskinehandelen Lederen af Firmaet Model Materiale, Tarm.

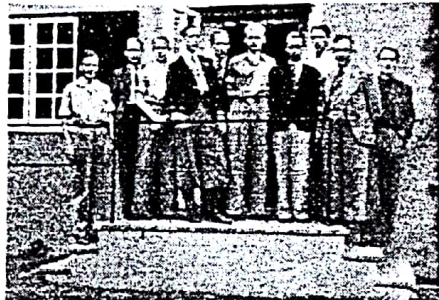
Efter en kort Diskussion gik man over til Valg af Bestyrelsen. Denne kom til at se saaledes ud:

Formand: Per Weishaupt, O. M.-F.  
Næstformand: Viggo Jacobsen, »Sølvvingen«.

Sekretær: Johs. Thinesen, O. M.-F.  
Kasserer: Bent Ziegler, »Globus Aero Klub«.

5. Mand: Erik Malmose Clausen, O. M.-F.

Til Revisorer valgtes Kaj Jensen, Globus, og Ebbe Kring, O. M.-F. Man ser, at O. M.-F., der ganske vist ogsaa



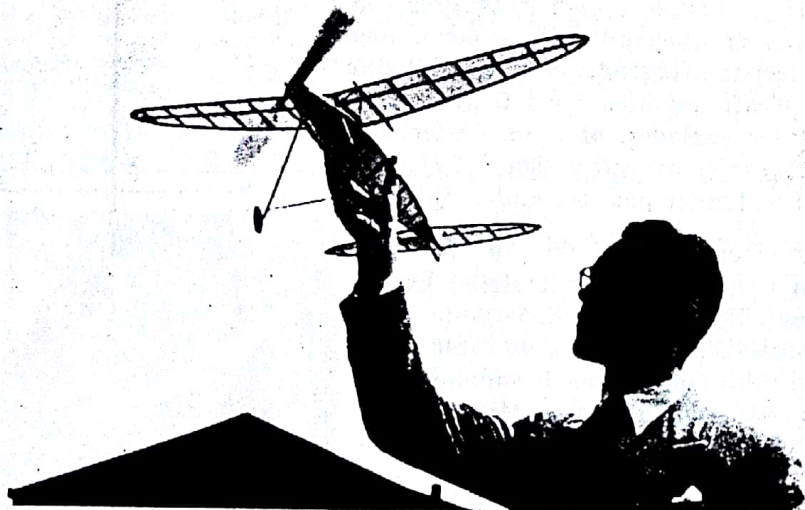
Første Møde i Dansk Modelflyver Forbund.

er dobbelt saa stor som den næststørste Klub, har besat tre af Pladserne. Men det var ogsaa O. M.-F., der tog Initiativet, og Bestyrelsen har desuden den store Fordel, at tre af dens Medlemmer til daglig er bosat i København. Dette spiller især en Rolle i Forbundets første Tid.

Efter en kort Forhandling om forskellige Ting blev det stiftende Møde hævet, og man gik, efter at have drukket The, ud og demonstrerede lidt Modelflyvning for de udenbys Gæster.

Bestyrelsen er nu gaaet i Gang med at samle alle Klubberne og med at faa Indskuddet og Kontingentet opkrævet. Naar alt dette er kommet i Orden, er det Mening, at man vil hevende sig til Aeronautisk Selskab og soge at blive tilsluttet dette.

Per Weishaupt.



Johannes Thinesen med sin R. X. 1, der har været en særdeles velflyvende Type.

## Hastighedsmodeller

- fra Modelflyvesport:

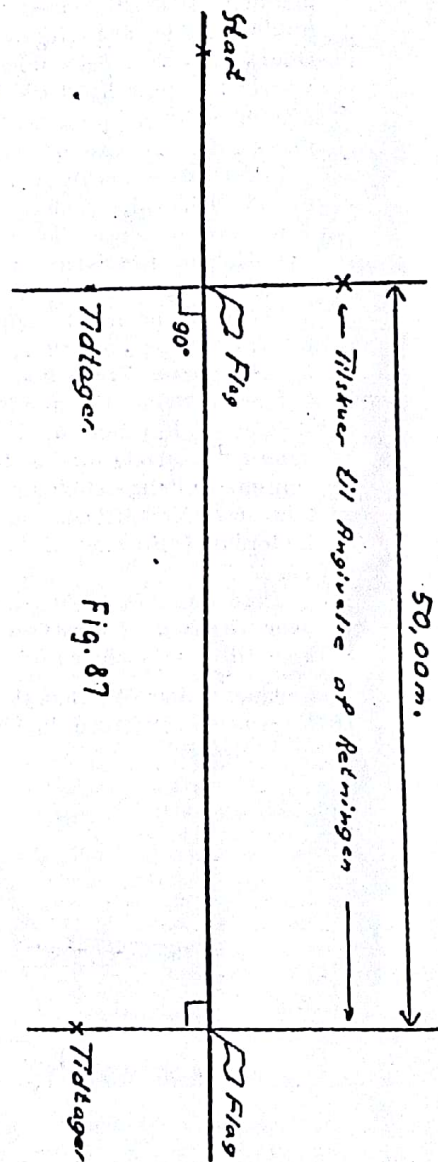
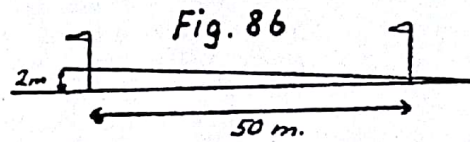
*Hastighedsflyvning* er efter Varighedsflyvning den Art Flyvning, der interesserer mest. Og det er naturligt, fordi Flyets Fordel fremfor andre Transportmidler netop er dets store Hastighed. Som et Studium af rigtige Fly's Funktion og Idé er derfor Hastighedsmodeller fortræffelige. Og ikke alene Flyvning med disse Modeller, men ogsaa Konstruktionen og Bygningen af dem. Hittil er de fleste Hastighedsrekorder herhjemme sat med almindelige Varighedsmodeller, der højst er indstillet og indfløjet med Hastighed for Øje, evt. forsynet med en speciel Propel. Da det er en god Maade for en Begynder at studere Problemerne, vil vi begynde med at betragte dette.

Modellen skal først og fremmest indenfor en halv Time kunne gennemflyve den foreskrevne Distance paa 50 Meter en Gang i hver Retning, hvilket i Almindelighed vil sige en Gang mod og en Gang med Vinden. 50 Meter kan næsten enhver Model flyve, og 50 Meter med Vinden volder sjældent nogen Vanskelighed. Men de 50 Meter mod Vinden volder ved blot en svag Vind tit ret store Vanskeligheder. Det kræves ikke, at Modellen skal flyve mellem to Punkter med 50 Meters Afstand, men mellem to parallelle Linier med 50 Meters Afstand. Flyver den ikke vinkelret paa Linierne, bliver Afstanden større og følgelig den officielle Hastighed mindre.

Modellen maa altsaa absolut være retningsstabil for at kunne gennemføre Flyvningen. En forholdsvis lang Krop, som til visse Distancerekorder, er velegnet. Modellen skal foruden at gaa vinkelret paa de to Linier ogsaa gaa i den rette Linie over Jorden. Den maa i hvert Fald ikke stige, selv om den derpaa dykker lidt. En vandret Flyvelinie eller en skraat nedadrettet er mest velegnet. Den sidstnævnte er anbefalelsesværdig, ikke saa meget fordi den giver en Smule hurtigere Gennemflyvning af Banen, som fordi den hindrer Modellen i at flyve for langt væk, hvilket ikke alene er unyttigt, men ogsaa vanskeliggør Opfyldelsen af de stillede Krav om, at det hele skal ske indenfor en halv Time. Man kunde selvfølgelig lade være med at trække ret meget op; men Modellen flyver jo hurtigere med fuldt Pres paa Motoren, idet Motorkraften som bekendt ikke er jævn, men størst i Begyndelsen og derpaa aftagende. Jo mere Motoren er trukket op, jo større Kraft udvikler den i Begyndelsen.

Den skal altsaa indstilles saaledes, at man starter den nogle Meter bag den ene Linie, hvorefter den fra Haandstart flyver skraat nedad og lander paa den anden Side den

anden Linie (Fig. 86). Distancen bliver ca. 60—70 m. Da den ofte lander med Motoren i Gang, maa Understellet kunne beskytte Propellen tilstrækkeligt. For at undgaa dette, kunde man øge Gummitværsnittet, saa man fik en Motor, der paa betydeligt mindre end fuldt Optræk ydede samme Kraft som den anden. Man kan som bekendt hindre Modellen i at stige ved at lade Propellen trække kraftigere nedad. Herved bringes Kroppen imidlertid i en ugunstigere Stilling, der yder større Modstand. I Stedet for bør man mindske Indstillingsvinklerne med ca. 1 Grad, og desuden kan man skyde Planet lidt bagud. Naar Modellen flyver tilfredsstillende, foregaar Maalingen af Hastigheden paa følgende Maade:



Fortsættes side 20

# REKORDERNE

I den sidste Maaned for Generalforsamlingen herskede en livlig Konkurrence, specielt mellem Odense Model-Flyveklub og »Cirrus«, Holte, om hvem der skulde staa med Forerstillingen til Generalforsamlingen. Det dygtigt gennemførte Angreb paa OM-F lykkedes for



Per Weishaupt trækker sin »Hyæne« op til 1. Betingelsesflyvning til Eliteflyverprøven.

saa vidt for den energiske Holteklub, som de satte sig i Besiddelse af de absolutte Rekorder, saaledes at »Cirrus« nu besidder alle 5.

Paa den anden Side bevarede OM-F sin Forerstilling som Indehaver af flest Rekorder, men tæt fulgt af Cirrus. OM-F har nu 25 af de 75 anerkendte, Cirrus 21, Fredericia II 8 og Hawk 7. Paa Enkeltpersonernes Omraade bevarede Per Weishaupt sin Stilling med 15 Rekorder, Hassing har 12, Rich. Jensen 9 og Mogens Friis og Henning Schröder hver 7. De enkelte Rekorder var følgende:

**Klasse 1:** Den 7. Juli satte Hassing, Cirrus, Jordstartdistancerekorden op til 298 m med sin NH-8. Men den 9. Juli erobrede C. H. Carlsen fra Als den sidstnævnte Rekord, idet hans Selvkonstruktion »Dixie« fløj 400 m i »orkanagtig Storm«. Hans Model havde en Planbelastning paa 17,7 mod Hassings ca. 11,2.

Den 12. Juli satte Hassing de to første danske Sostartrekorder, idet hans NH-10 fløj 11,8 Sekunder og 25 Meter paa Vejlesø ved Holte. Det er en Balsamodel med tre Pontoner, og Modellens Længde er lidt større end Spændvidden. Planbelastningen laa paa ca. 13 g/Kvdm. Hassing opstillede den 7. Juli med NH-8 den første danske Hastighedsrekord i Klassen. Den blev paa 7,81 m/sek. Gummiværnsnittet var knap 20 Kvmm.

**Klasse 2:** »Cirrus«s Næstformand, Ove Hansson, erobrede den 8. Juli de to Distancerekorder fra Sven Hansen, Roskilde. Han opnaaede 131 m i Jordstart og 240 m i Haandstart. Modellen var en ombygget »Triumf« (svensk), der vejede 58 g.

**Klasse 3:** Den 5. Juli tog Rich. Jensen, OM-F, Haandstartdistancerekorden fra H. Schröder, idet hans RJ-6 fløj 344 m. Modellen har et Planareal paa 12,3 Kvdm, vejer 158 g og har en Motor paa 40 Kvmm. i Tværnsnit. Propellen er 335 mm Diam. og 470 mm i Stigning.

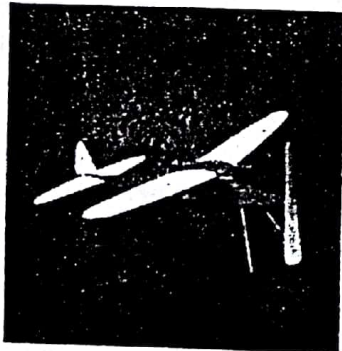
**Klasse 4:** Poul Kuniss, Cirrus, erobrede den 15. Juli den omstridte Distancerekord i Haandstart, idet hans PK-10 fløj 550 m. Modellen er 965 mm i Spv., 745 mm lang og vejer 140 g med et Planareal paa 11,6 Kvdm. Gummiværnsnittet er 72 Kvmm. — Niels Hassing forbedrede sin Hastighedsrekord betydeligt den 21. Juli, idet hans NH. Speedster fløj 15,38 m/sek. Planbelastningen er 21 g/Kvdm. og Gummiværnsnittet 76 Kvmm.

**Klasse 5:** Den 13. Juli tilbageerobrede Per Weishaupt, OM-F, de to Varighedsrekorder, idet hans PerW-45a »Hyænen« fløj 52,1 sek. i Jordstart, 53,5 sek. i Haandstart. Allerede Dagen efter satte han Haandstartrekorden op til 1 min. 40,5 sek. — det var samtidig absolut OMF-Rekord. Den 22. Juli sattes Jordstartsrekorden op til 1 min. 08 sek. og samtidig forbedrede han sin egen Distancerekord til 242 m. Haandstartrekorden paa 1 min. 40,5 sek. var Per Weishaupts 50. Danmarksrekord. PerW-45 »Hyænen« er lige et Par mm for lang til at opfylde FAIs Regler. Spændvidden er 1466 mm, Planarealet 22 $\frac{3}{4}$  Kvdm. og Vægten 370 g. Gummiet har et samlet Tværnsnit paa 96 Kvmm. og trækker en Propel paa 500 mm Diameter og 570 mm Stigning.

**Klasse 9:** Med sin Wakefieldmodel NH-11 forbedrede Niels Hassing, Cirrus, den 16.—7. sin Distancerekord betydeligt, idet han fløj 610 m. Sven Hansen, Roskilde, opstillede med sin Selvkonstruktion »Saturn« en Hastighedsrekord paa 6,67 m/sek. Modellen vejer 267 g. deraf 75 g Gummi.

**B.:** Med sin Flyvning paa 550 m erobrede Poul Kuniss den 15. Juli den absolutte Distancerekord fra Per Weishaupt, hvis »Gorilla« i April fløj 456 m. Men allerede Dagen efter fløj Niels Hassings Wakefieldmodel 610 m. Nu nærmer vi os efterhaanden den første Kilometer.

**C.** Ogsaa den absolutte Hastighedsrekord tog Niels Hassing fra Per Weishaupt. Hans NH-Speedster opnaaede 15,38 m/sek., medens den gamle Rekord var paa 13,78 m/sek. Hassings Hastighed paa ca. 55 km/t ligger over den engelske Rekord. Modellen gennemfløj Strækningen paa 3,2 og 3,3 Sekunder.



## Model Materiale »Tarm

Efter mange Opfordringer om at sende en virkelig god Model ud i Byggesæt, kommer vi nu med den Model, De søger. R-X-1 - 75 cm Spændvidde - er let at bygge, en sikker Flyver i alt Slags Vejr. Flere Tider paa over et Minut med Jordstart, Flyvelængde 1 Kilometer. Komplet Byggesæt: 5 Kr. + Porto.

MODEL MATERIALE »Tarm, Jylland.

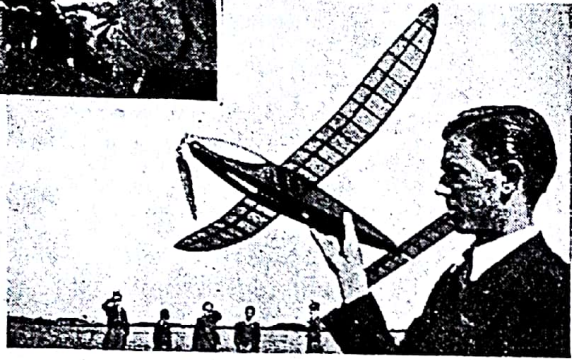
FLYV september 1939

FLYV december 1938

Findes der en tegning til låns for kopiering til kartoteket???

# Modelflyvestævnet i Hillerød

Jørgen Mortensen, »Termik«, i Færd med at trække sin strømlinede Wakefieldmodel op.



En af Landets dygtigste Modelflyvere, P. Christiansen, Condor«, med en af sine mukt byggede og særdeles elflyvende Selvkonstruktioner. Modellen har fældbar propel og automatisk Forvindingshjul.

ET af Valby Modelflyveklub og Modelflyveklubben Termik arrangerede Stævne fandt Sted ved Hillerød søndag den 22. September.

De fleste Deltagere kom med Toget fra København, men ogsaa fra Helsingør, Glostrup, Køge og Rungsted var mødt mange Deltagere. Flyveteranen var beliggende en lille Times ang fra Hillerød Station, og Deltagerne maatte bære deres Modeller over mudrede Pløjemark og dugvaare Græsmarker, inden man naaede frem til Startpladsen.

Til Konkurrencen var ialt anmeldt 8 Motormodeller, heraf 24 Selvkonstruktioner og 58 Svævemodeller, heraf 25 Selvkonstruktioner.

Følgende Klubber var repræsenteret: Cirrus, Valby MF, Condor, Windy, O. Z., Termik, Hawk, Stratus, Vanløse MF, Globus og Olympia.

Størstedelen af Modellerne var pænt bygget, og da Vejret var godt efter ønske Forhold, nærmest smukt med sol, spredte Cumuluskyer og ikke for megen Vind, burde alle Forhold være til Stede for et vellykket Stævne. Imidlertid var en stor Del af Modellerne først blevet færdige faa Dage før Stævnet, adskillige endda først atten før, og dette medførte, at Stævnet ikke fik det Forløb, det burde have haft.

Deltagerne færdedes rundt paa Markerne for at forsøge at faa trimmet deres Modeller, og de var derfor sjældent til Stede, naar de skulde starte. Naar de stakkels Konkurrenceledere

re endelig havde fanget en Mand ind, der skulde starte, var hans Model ikke færdigtrimmet og Flyvningen blev derfor mislykket. Adskillige Deltagere fik overhovedet ikke startet, da de havde alt for travlt med at trimme deres Modeller, og slet ikke passede at faa startet i Konkurrencen.

Efter Middagspausen faldt der lidt mere »Ro over Feltet«, og navnlig Svævemodellerne udførte smukke Flyvninger. Vejret var faktisk saa gunstigt, at alle Modeller, der i nogenlunde Højde naaede ned over en nærliggende Pløjemark, gik i Termik. Alle Modeller, der fløj i skarpe Kurver i Termikken, forsvandt af Syne i 2—500 m Højde. Modeller, der fløj i store Kurver, landede derimod nogle Kilometer fra Startstedet.

Af Stævnet kunde man drage følgende Lære:

- 1) Mød til Konkurrencerne med gennemprøvede og veltrimmede Modeller og ikke med de allersidste »Haab«, der er blevet færdige Natten inden Stævnet.
- 2) Flyvninger i skarpe Kurver giver baade med Svæve- og Motormodeller de bedste Termikflyvninger.
- 3) Alle fint flyvende Modeller, baade Svæve- og Motormodeller — bør forsynes med tidsindstillede Bremsklapper, der automatisk klapper ud efter 2—10 Minutters Flyvning. Chancerne for at miste en god Model er ellers alt for store.
- 4) Konkurrenceledelsen bør tillade Trimmingsflyvninger inden Stævnet,

men ikke naar dette er begyndt (Forseelse herimod kan eventuelt ansættes til Bortvisning).

Præmielisten saa saaledes ud:

**Klasse A.**

1. Jørgen Larsen, Cirrus.  
Genn. Tid. 3.12.0. N. H. 15.  
Bedste Flyvning 9.02.0. Modellen (N. H.-15 konstrueret af Niels Hassing) var blevet færdig Natten før Stævnet, og Motorflugten var da ogsaa »Kunstflyvning«. Svæveflugten var imidlertid fin og Modellen steg i skarpe Kurver i den kraftige Termik.
2. P. Christiansen, Condor.  
Genn. Tid 0.39.4. Selvk.

**Klasse B.**

1. P. Christiansen, Condor.  
Genn. 1.08.9. Selvk.
2. J. Juncker Jørgensen, Vanløse.  
Genn. 1.04.0. Swallow.
3. Jørgen Dommergaard, O. Z.  
Genn. 0.52.7. Selvk.

**Klasse C.**

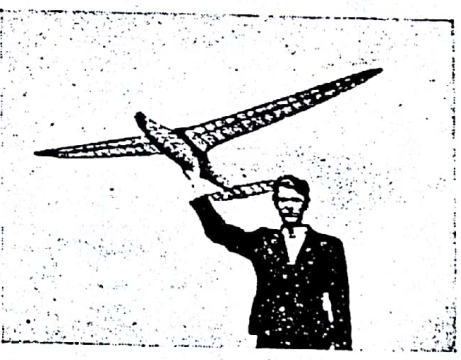
1. Ernst Olsen, »Stratus«.  
Genn. 0.40.0. F. J. 1.
2. E. Monberg, Globus.  
Genn. 0.38.7. Selvk.

**Klasse D.**

1. Erik Petersen, O. Z.  
Genn. 5.12.0. J. D. 32.  
Bedste Flyvning 6.10.0.
2. E. Monberg, Globus.  
Genn. 3.05.9. Selvk.
3. Anton Holm, Cirrus.  
Genn. 3.00.00. Selvk.  
Bortflyvning efter 1 Start. ca. 9 Min.

**Klasse E.**

1. Axel Zoylner, O. Z.  
Genn. 3.20.3. Selvk.
2. Helmut Nielsen, Valby.  
Genn. 3.00.00. Selvk.  
Bortflyvning efter 1 Start. — Tid: 12.33.8, fulgt i Kikkert i 22 Min. — Landet 1 km fra Hven. — Ca. 23 km.
3. Franck Hendrick, Windy.  
Genn. 2.36.8. Selvk.
4. Finn Henningsen, Valby.  
Genn. 2.17.7. Selvk.



Frank Hendrick, elstflygare, med sin vackra segelmodell.



## En Modelflyvers Erindringer

eller

En Ode til Gummimotorzodellerne.

Engang i 1940 blev Niels Hassing småforlovet, og dermed var hans tid som modelflyver egentlig omme - han gjorde et lille forsøg på et "come-back" i 1941, men det blev ikke til mere - og efterhånden fik han andre interesser. Derefter overtog jeg posten som formand i Cirrus - hvilket egentlig ikke var nogen helt let sag - men det lykkedes mig da at holde klubben vedlige i nogle år endnu. Men efterhånden som de gamle kammerater kom i gang med deres forskellige uddannelser - eller simpelthen flyttede andre steder hen - skrumpede kredsen naturligvis ind, - og nogen ny tilgang var der ikke rigtigt - min søster og jeg holdt i flere år klubben i live ved begge at betale kontingent til K.D.A.K - eller rettere sagt til Modelflyver Unionen - en klub skulle have mindst to medlemmer for at kunne bestå som klub - og det var vi altså tilsammen. Men denne tingenes tilstand var naturligvis uholdbar - og jeg kan faktisk sige - med megen vémod - at Cirrus fadede ud i 1944. Efter min hjemkomst i Maj 1945 - fra eet års internering i tysk interneringslejr - meldte jeg mig ind i K.M.K. - og senere i "gammelmands-klubben" Progress.

Men alt dette er en foregribelse af begivenhedernes udvikling, - og i den kronologiske orden er der endnu længe til 1945 i denne beretning.

Om foråret og sommeren 1940 havde været en kedelig tid, rent modelflyvemæssigt, så sluttede året for fuld udblæsning. Det første September-stævne blev afholdt på Trollesminde's marker ved Hillerød - med Hillerødklubben "Termik" som arrangør.

Dette stævne som var det første distriktsstævne - hvilket lige er bemærket - blev afholdt Søndag den 22 September 1940, og denne begivenhed udviklede sig i årenes løb til at blive årligt tilbagevendende - idet man fremover afholdt stævner på dette sted som distriktsstævner, - i de seneste år har man oven i købet afholdt Nordiske Mesterskaber på Trollesminde - og stadig med Hillerød Klubben "Termik" som arrangør.

Ved dette første "Trollesminde-stævne" fløj jeg med en N-H-15 - en gummimotormodel i klasse 2 (Gummimotormodeller under 1 meter i spændvidde) - denne model var konstrueret af Niels Hassing og havde vist sig særdeles velflyvende, idet Niels selv havde sat en danmarkskord med den. Denne flyvning blev foretaget fra en mark ved Frederiksdalsvej i Virum - med landing i Vaserne på den anden side af Furesøen, - den noterede tid blev 14 min. 25,4 sek.

Modellen som type betragtet - præsenterede Niels for alvor ved det allerede tidligere omtalte storstævne på Værløse i August 1939 - hvor han vandt både i Wakefield-klassen og klasse 2.

Min udgave af denne model havde jeg bygget færdig natten før stævnet i Hillerød - det gjorde man altså også dengang - og jeg ventede mig ikke noget særligt af den Søndag den 22 September 1940 - den første af de tre konkurrencestarter brugte jeg oven i købet til afsluttende trimning. I anden start kom modellen i Termik, og den kunne ses af tidtagerne i 9 min. 02,0 sek. - hvilket blev den officielle tid - og rekord i klassen. Distancen skulle først vise sig senere i form af et brevkort, - det var en rar bondemand i Auderød som lod høre fra sig, - og da flyvningen blev udlagt på generalstabskortet viste det sig at den var 9750 meter. Dette indbar at jeg fik noteret rekord for både tid og distance - disse rekorder stod uantastet lige så længe klasse 2 bestod som selvstændig klasse.

Jeg kan egentlig kun beklage at man ikke bibeholdt denne klasse for mindre gummimotormodeller, - den var egentlig så hyggelig, - og ikke så krævende som Wakefieldklassen - som man dengang kaldte for klasse 3.

Året 1940 sluttede - hvad udendørs-aktiviteter angår, med et modelflyvestævne som afholdtes den 15 December på den gamle Lundtofte flyveplads - stævnet blev, til trods for 3 graders frost og kold blæst - et godt stævne, selv om nogle tilskuere måtte give op overfor den gennemtrængende kulde. Således måtte jeg skyndsomt dirigere min lille søster hjem til Holte via Kgs. Lyngby - hvorfra hun kørte med S-toget hjem - med cyklen som rejsegods. Alle var jo på cykle dengang, og det var en kold tur i bidende frostvind fra syd-øst.

Til trods for det ublide vejr blev flyveresultaterne ganske gode, specielt i de tre klasser for svævemodeller - dengang klasserne: C - D - og E.

I klasse C: svævemodeller under 1 meter i spændvidde - fløj jeg som "test-pilot" for Sven Wiel Bang - min helt nybyggede F-J-la - og var så heldig at vinde 1ste plads med et gennemsnit af tre flyvninger på 1 min. 07,1 sek. Bedste tid var 1 min. 49,3 sek.

I klasse E: store svævemodeller - præsenterede Jørgen Dommergaard for første gang sin J-D-35. Denne model var 252 cm i spændvidde og havde et sideforhold på 1:13 - hvilket dengang blev anset for at være en forsyndelse mod al teori og ikke så lidt rebelsk.

Den samme mistro mødte jeg for øvrigt selv - idet mine Wakefieldmodeller snart skulle præsentere store sideforhold.

Dommergaards model havde en planbelastning på 16 gram/dm<sup>2</sup> - og han placerede sig som nummer 2 i klassen med et gennemsnit på 3 min. 20,7 sek. Bedste tid: 1 min. 49,3 sek.

Gummimotormodellerne i klasserne A og B klarede sig forholdsvis dårligere, dog ikke dårligere end at Frank Hendrick fra "Windy" vandt klasse B med et gennemsnit på 1 min. 24,3 sek. med Peter Christiansen fra "Condor" i Helsingør på andenpladsen med 1 min. 19,3 sek. og Erik Bugge fra "Stratus" som nr. 3 med 53,7 sek.

I klasse A. blev Jørgen Christiansen "Condor" nr. 1 med 59,9 sek. Svend Aage Jensen "Termik" nr. 2 med 49,9 sek - og jeg selv en flot nr. 3 med min N-H-15 - tiden var ringe, og jeg husker den ikke mere, men jeg tror den var ca. 40 sek.

Men 150 starter på 4½ time - i frost og bidende østenvind var alligevel en kold fornøjelse.

Årets begivenheder - og dem havde der jo, som tidligere bemærket - ikke været så mange af, rent modelflyvemæssigt - sluttede med et indendørs stævne i Københavns Forum søndag den 29 December.

Det var "Berlingske Tidende" som i samarbejde med Dansk Modelflyver Forbund indbød til dette stævne. Der var kun deltagelse af klubber fra København og Sjælland, - og 10 klubber blev repræsenteret. Det eneste resultat som er værd at huske fra det stævne er den flyvning på 3 min. 55 sek. som min klubkammerat Ejnar Holm fra "Cirrus" foretog med sin mikrofilmmodel - han vandt suverænt i den klasse han startede i - med Peter Christiansen fra "Condor" på andenpladsen med 1 min. 6,4 sek. og Christian Rødsjær fra Valby som nr. 3 med 42,5 sek.

---

Hermed så sidste del af Jørgen Larsens "Ode til Gummimotormodellerne", som blev bragt i det svenske "Oldtimer" i 1976 for første gang. Jørgen har senere fortsat fortællingen i "Modelflyve Nyt 6/91.

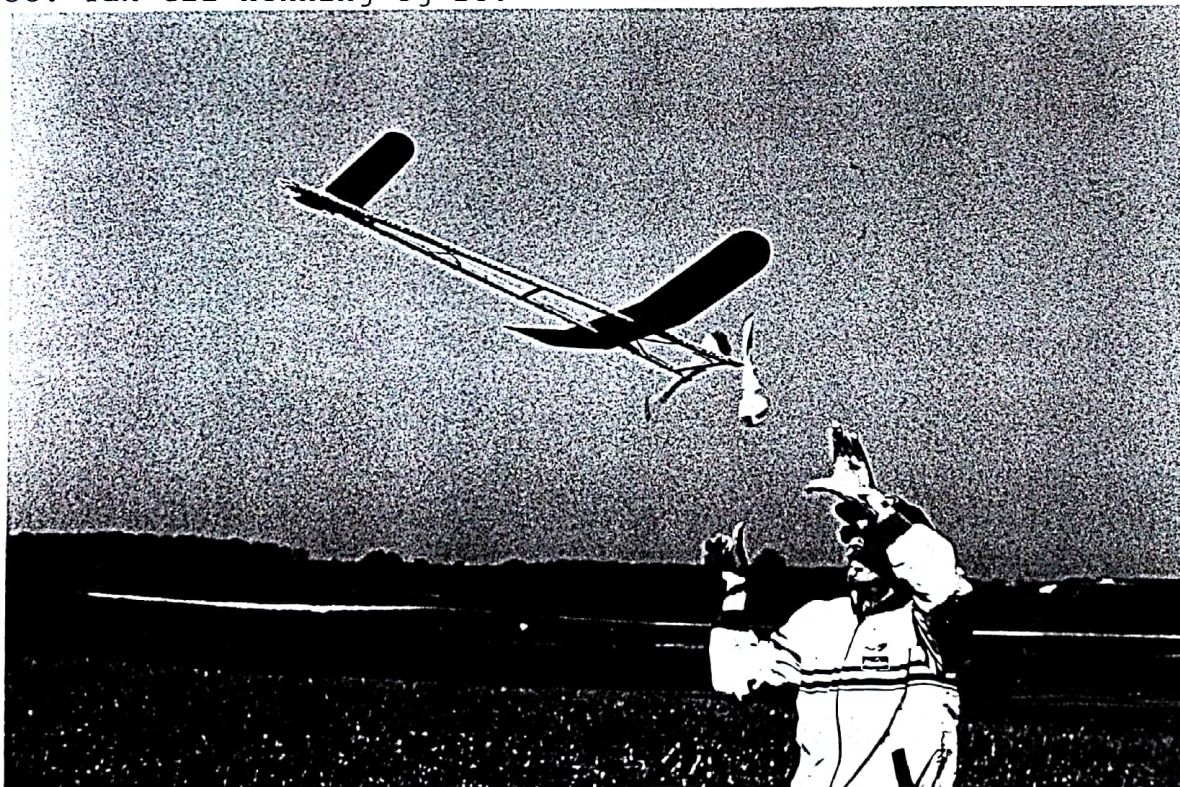
Meget passende indeholder den en beretning om det første stævne på "Trollesminde"... Nyd den.

I weekenden 23. og 24. april 1994 blev den første danske oldtimerkonkurrence afviklet på Trollesminde ved Hillerød med svensk og dansk deltagelse.

Inden konkurrencen var der åbent hus på vandrerhjemmet i Fredensborg, hvor deltagerne var indkvarteret. Lederen af vandrerhjemmet og Helsingør Dagblad havde gjort et stort nummer ud af arrangementet, og allerede fra lørdag formiddag var der besøgende til den miniudstilling, der var arrangeret i vandrerhjemmets opholdsstue. Mange gamle modelflyvere mødte op og fik en snak om gamle dage og lys i øjnene ved synet af de gamle modelkonstruktioner, hvoraf Sigurd Isacsons twin-pusher, der er konstrueret i 1935, men som type stammer fra 1912-1916, var den ældste. Mange nikkede genkendende til de gamle wakefields og til Fritz Neumanns udgave af Henning Jønssons A-1 svævemodel JOCUM.

Desuden aflagde pressen og lokalradioen besøg.

Hele weekenden var vejret med os. Skyfrit og 18-20 grader. Vinden var i sydøst og lidt kraftig, da de 12 deltagere med 26 modeller lørdag eftermiddag ved 1500 tiden ankom til flyvepladsen, som Henning Nyhegn, distriktleder i FF-unionen, havde skaffet oldtimerne tilladelse til at benytte, mens sønnen Bo anviste startsted, der straks måtte flyttes, så vi kom i gang en halv time senere end planlagt. På grund af diverse afgrøder kom startstedet til at ligge i en lavning. - Men alene det at kunne finde en plads at flyve på i dagens Danmark er et held. - Og det at kunne afvikle den første danske oldtimerkonkurrence på Trollesminde var der noget nostalgisk ved, idet det med sikkerhed vides, at der har været dyrket modelflyvning på markerne til den tidligere statsejede forsøgsgård Trollesminde og nabogården Faurholm siden 1938. Tak til Henning og Bo.



Den efterhånden legendariske Sigurd Isacson indledte konkurrencen med at starte sin twin-pusher, denne tilsyneladende baglæns flyvende model med to skubbende propeller, som trods lidt hård vind kom fint i luften og fuldførte en flyvning, der behagede tilskuerne.

I konkurrencen skulle der flyves ialt tre flyvninger på de to dage med to minutters max og max 50 m line. Nogle af de rutinede svenskere fløj lørdag, men en del ventede og håbede på svagere vind søndag.

Kl. 1930 samledes deltagere og andre gamle modelflyvere til spisning på vandrerhjemmet. Blandt andre Sven Viel Bang og Niels Hassing. Efter spisningen var der kaffe og hyggeligt samvær, hvorunder bl.a. Niels Hassing viste en interessant gammel film fra tiden mellem 1930 og 1940 med flyvning, modelflyvning og andet. Filmen var en oprindelig 8 mm smalfilm overført til video.

Søndag skulle der flyves fra kl. 0930. Vejret ideelt med svag vind, så alle kunne flyve. Samtidig afviklede de moderne modelflyvere Sjællandsmesterskaber, så der var lidt at kigge på for begge parter.

På grund af det lavtliggende startsted og dermed ringe udsyn, så man i mange tilfælde ikke kunne se modellerne lande, forblev maxtiden 2 minutter, og man blev enige om, da mange ikke fløj lørdag, at lade de to bedste flyvninger være gældende.

Af hensyn til forskellen på de svenske og de danske regler og det forventede forholdsvis ringe antal deltagere i konkurrencen, var klasserne forsøgsvis slået sammen i grupper.

Som følge af det gode vejr havde alle fuldført deres flyvninger, så præmieuddelingen kunne foregå kl. 1400 i lokaler på Trollesminde med efterfølgende kaffe.



Det svenske oldtimerselskab har valgt at uddele plaketter ved deres konkurrencer. Problemet om præmier har vi ikke rigtigt taget hul på endnu, så derfor valgte vi ved konkurrencen i Hillerød at anvende kopi af tegninger af danske modeller, der ikke er særligt kendte i Sverige. Desuden blev det til en flaske rødvin til vinderne.

Konkurrencens resultater var følgende:

Gruppe 1 - små svævemodeller bestående af den svenske klasse S 1 og den danske klasse 7 og klasse A 1,

1 Kurt Sandberg	HW-44	240 sek.
2 Carl-Johan Eiroff	Hewa	236 -
3 Fritz Neumann	Fidusia	216 -
4 Eli Nielsen	-	185 -
5 Fritz Neumann	Jocum	156 -
6 Erik Jønsson	Sunnanvind	95 -
7 Rune Tedenryd	Sunnanvind	69 -

Gruppe 2 - store svævemodeller bestående af de svenske klasser S 2, S 3 og S-int. og de danske klasser A 2, A 3, kl. 3 og kl. 9

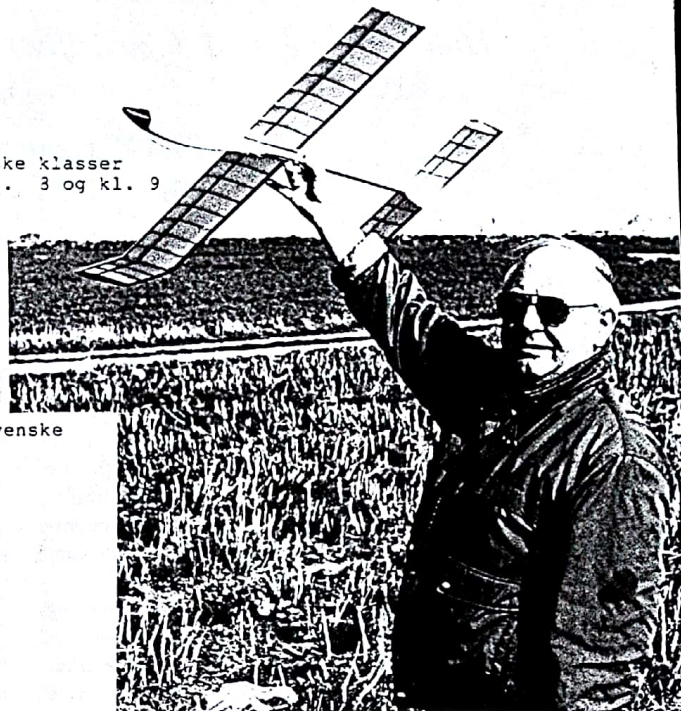
1 Rune Tedenryd	Bora Gunic	218 sek.
2 Carl-Johan Eiroff	Master	210 -
3 Sven Rågwall	Cherokee	164 -
4 Erik Jønsson	Bora Gunic	114 -
5 Poul Rasmussen	Pelikan	101 -
6 Sven Rågwall	Meteor 20	88 -
7 Carl-Johan Eiroff	Suomi	35 -

Gruppe 3 - små gummimotormodeller bestående af de svenske klasser A B C og den danske klasse C 1,

1 Sigurd Isacson	Vastanvind	240 sek.
2 Lars Ljungberg	Cleo	215 -
3 Poul Rasmussen	Kadet	176 -
4 Lars Ljungberg	Postis G 2a	86 -

Gruppe 6 twin-pusher,

1 Sigurd Isacson	Simmers 1935	156 sek.
------------------	--------------	----------



Billederne er taget af Erik Knudsen og viser:

s. 11: Sigurd Isacson starter sin Wally Simmers Twin-Pusher fra 1935. Tegning følger i næste nummer.

s. 12: Fra venstre ses Børge Hansen, Knud Hartvig Jensen, Erik Holten og Sven Wiel Bang, der havde medbragt sin seneste model - en radiostyret svævemodel, som dog ikke nåede at komme i luften.

Øverst: "Jubilaren" Eli Nielsen, som sidst fløj på denne plads for 50 år siden. Modellen var nybygget og fløj glimrende. Eli har lovet os en Tegning.

Nederst: Kurt Sandberg holder Lars Ljungbergs "Postis G-2" under optrækket. Modellen vakte stor beundring - også hos Hartvig Jensen, som jo selv er gammel gummimotormodelflyver...

Flere billeder næste gang.

# Tidligt op for at blive DANMARKSMESTER

*Hidtil største DM i modelflyvning begyndte kl. 5 morgen!*

FLYV 1953

Stor FLYV-reportage fra Odense

**N**ATTEN til den 3. maj strømmede et halvt hundrede af Danmarks bedste modelflyvere og ca. 25 hjælpere til Odense lufthavn. Nogle kom om aftenen og overnattede i halm, andre ud på morgenen pr. tog eller bus. Oprindeligt var DM ansat til den 1. maj, men vejruddisigterne torsdag eftermiddag var for usikre, og konkurrencen blev udsat. Selv om der alligevel havde kunnet flyves St. bededag, blev det alligevel bedre om søndagen. En stille mild sommerlig morgen muliggjorde en virkelig fin konkurrence.

Det interessante konkurrencetidspunkt og systemet med, at rejseudgifterne deles (de blev 25 kr. i gennemsnit), havde bevirket den usædvanlig store deltagelse. Alle kunne derfor ikke være i topklassen; men som man vil se af resultaterne, var toppen ualmindelig bred.

### Den spændende kamp med svævemodellerne

Der var tilmeldt hele 40 i klasse A2. 4 deltog dog ikke, og adskillige fik først deres c-diplom kort før konkurrencedagen. Der var deltagere fra 16 klubber fordelt på alle 6 distrikter — dog kun en enkelt fra 4. og 6. distrikt. Klubmæssigt udskilte der sig tre større grupper — Sportsflyveklubben i København, Ørnen i Næstved og Djursland-klubben, der alle stillede med to hold hver i den holdkonkurrence, der for første gang blev gennemført ved DM.

Efter instruktionen kl. godt 0430 — mens månen endnu stod på himlen, og solen rødmosset steg til vejrs — blev der travlhed med kontrol af højstartsnorene og vejning af modellerne. Enkelte modeller måtte have nogle gram ekstra i, mens andre nåede helt op mod de 600 g!

Kl. 0500 fløjtede konkurrencelederen, *Per Weishaupt*, til 1. periodes begyndelse. Der var — efterhånden — seks tidtagerhold, og det var fuldt tilstrækkeligt. Der var på intet tidspunkt større trængsel. Der var en ganske svag nordlig brise, som drev mo-

dellerne over mod Beldringe by, men kun få kom uden for pladsen. Medvirkende til den hurtige afvikling af starterne var, at der næsten ikke blev fejlstartet. De fleste starter var meget fine.

Der var ingen maximumsflyvninger, men mange fine flyvninger — ialt 7 over de 4 min. *Fritz Neumann* forte med 296, fulgt af *Jens Arne Lauridsen* med 294 og *Hans Hansen* med 291.

Anden periode bragte gennemgående lidt finere resultater — der var tre maximumsflyvninger. Den længste havde *Hans Fr. Nielsen* fra Haslev med knap 7 min. Efterhånden som stillingen blev regnet ud på resultattavlen ved konkurrenceteltet, blev det klart, at kampen om den endelig sejr ville blive hård.

Efter 2. periode forte *Hans Hansen* med 576, fulgt af *Neumann* med 572 og *Arne Hansen* med 564.

### Hans Hansen sikrer sig sejren

Straks efter sidste periodes begyndelse kl. 0800 gik Sportsflyveklubbens folk til start. Sidste års danmarksmester, *Borge Hansen*, var med pæne jævne flyvninger på 273 og 271 gået ned fra 4. til 5.-pladsen, og nu fik han øjensynlig faldvind. Han fik kun 225 sek. og måtte nøjes med 5.-pladsen.

*Hans Hansen* fik derimod svag termik over startbanen og fik noteret 12 min. 20 sek. som konkurrencens længste tid. De 300 sek. maximum gav ham et slutresultat på 819 sek., og han var dermed umulig at slå.

*Neumann* fik 247 og holdt 2. pladsen, mens bl. a. *Hans Fr. Nielsen* igen fik maximum og derved blev nr. 3.

Da førstepladsen var roget, havde spændingen samlet sig om andenpladsen, som *Arne Hansen* ret nemt skulle have kunnet tage. Han udførte en af sine perfekte starter — — men ak, modellen ville ikke udløse! *Arne* opførte en bedre cirkusforestilling, hvor han kastede spillet op i luften, løb efter det, mens modellen slæbte det henad græsset, forsøgte igen — mens han naturligvis hver gang trak modellen i top-højde påny. Alt var forgæves. Først nogen tid efter udløste modellen selv i ret lav højde. Dog herfra fløj den 213 sek., og det var nok til fjerdepladsen.

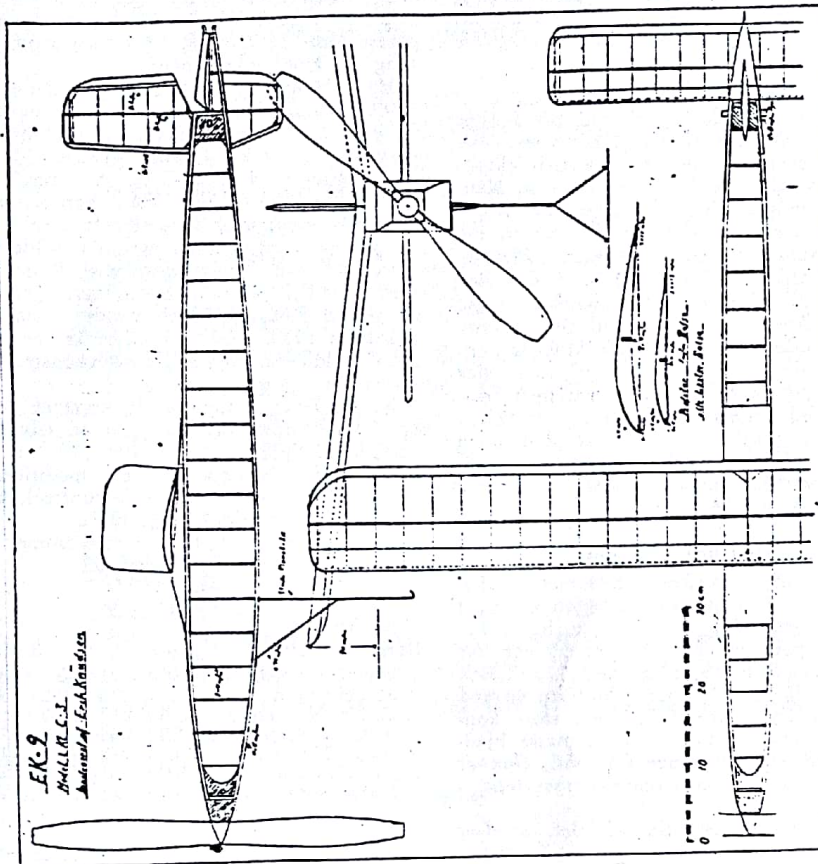
I denne periode var det så stille, at adskillige modeller efter lange flyvninger landede på startstedet.

### Få, men gode gumlmotormodeller

Der var tilmeldt 4 mand med wakefield-modeller, men *Niels Wagner Sorensen* fra Næstved var desværre blevet forhindret.

**Hans Buus fra Ålborg  
med startspil i hånden**





## Bemærkelsesværdige modeller - 9

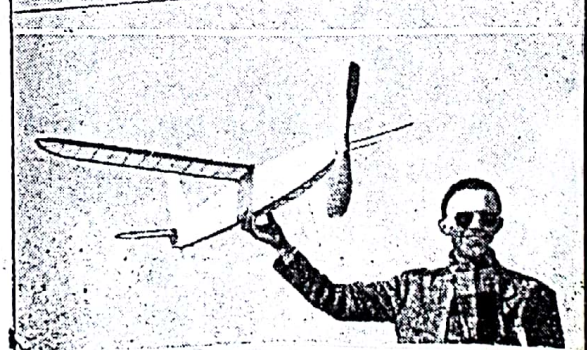
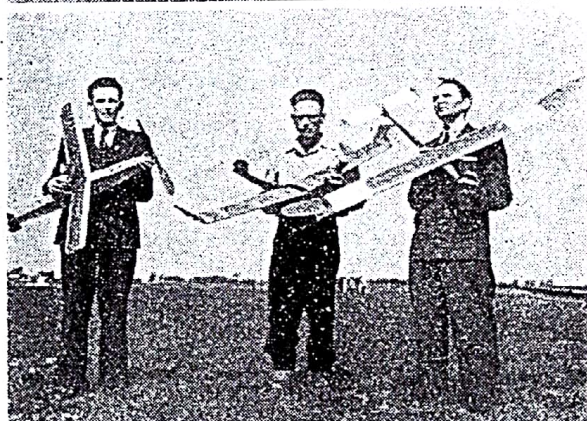
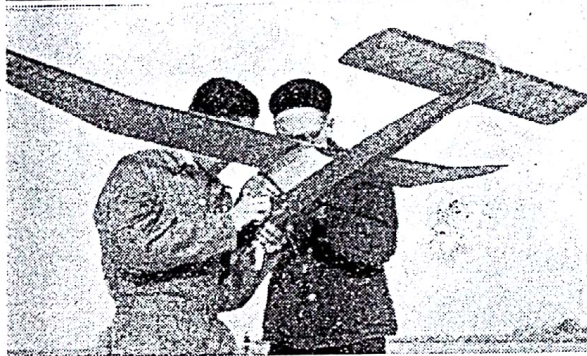
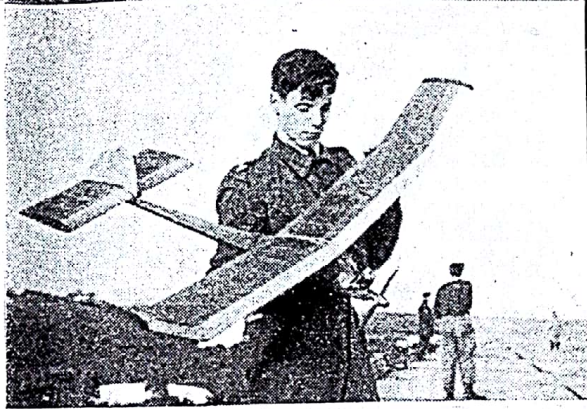
Denne gang er vi atter i stand til at præsentere en model, idet Erik Knudsen fra Slagelse har indsendt en tegning af sin nyeste wakefieldmodel, EK-9. Den er bygget til verdensmesterskabet i Sverige i sommer og er for så vidt bemærkelsesværdig, som den blev brugt til Knudsens c-diplomprøve med følgende timer: 211, 200 og 244 sek. efter jordstart og — så vidt det kan konstateres — uden termik. De tre tidligere danske c-diplomer har alle været taget ved hjælp af termik. Knudsens to første flyvninger var på tre fjerdedele af gummimotorens maximumomdrejninger, den sidste på næsten maximum, men med en noget »død« motor. Med en frisk motor mener Knudsen, at modellen kan klare 4½ minut uden termik, og kan han få den til det ved næste VM, skulle han komme et godt stykke opad i resultatlisten.

Her er modellens data:

Spændvidde 1100, længde 1050 mm. Hovedplanareal 14,15, haleplanareal 4,75, totalt 18,90 dm<sup>2</sup>. Største kroptværsnit 70 cm<sup>2</sup>. Propel 460 mm diameter, 700 mm stigning. Motor: 14 strenge 1X6 mm Dunlop, 1400 mm lang, vægt 120 g. Totalvægt 250 g. Egne profiler.

Lad os få flere gode tegninger ind af bemærkelsesværdige modeller til kommende numre, tegnet med tusch, gerne i stort format.

Fra oven busser fra København og Jylland; Steen T. Nielsen fra Århus med sin velflyvende model, der dog manglede en pålidelig timer; Vagn Petersen med en model med krydsede ribber — den havareerede i første start; dernæst de tre mestre, Knudsen, Høst-Aris og Hans Hansen; så følger Sportsflyveklubbens to vindende hold; bemærk gummistøvlerne til det dugvåde græs; nederst Bjarne Jørgensen med sin wakefield.



Det var ærgerligt, for han — som er en gammel elite-modellflyver, skal efter pånytt have kastet sig over gummimotormodelerne have opnået gode resultater.

**Erik Knudsen** fra Slagelse vandt sikkert og overlegent med 231, 220 og 229 sekunder — ialt 670. Det er lidt mere, end **Bjarne Jørgensen** vandt med sidste år, hvor han havde to termik-maximumflyvninger. Knudsen har lært godt ved Wakefield-konkurrencen i Sverige ifjor og må nu regnes for at være oppe på international standard. Bjarne blev nr. 3 med 444 sek. Siden sidste DM er hans gennemsnit stadig sunket. Han havde en ny model med, som ikke var erdigtrimmet, og først da han på sidste aften anvendte sin gamle Calle 18 W, fik han godt 4 min. ud af det. Han må også kunne komme i topklassen.

Andenpladsen blev besat af **Karl Erik Widell** med 518 sek. Han er i tydelig opgang, så måske vi engang kan stille fire nye folk til et VM.

### Gasmotormodellerne stadig smertensbørn

Af 11 tilmeldte i gruppe D udgik tre på grund af havari før konkurrencen eller i første periode. **Steen Tårnmark Nielsen** fra Århus, der mangler et c-diplom med gasmotormodel for at få Danmarks første internationale c-diplom, førte efter første periode med 221 sek. efter to fejlstarter p. gr. af for lang motortid. Efter 2. periode førte han med 335, mens de to **Host-Aris'er** fra Odense hver havde 232.

I sidste periode fløj **Carl Host-Aris** 120 sek., hvilket indbragte ham sejren, mens hans far, **Age Host-Aris**, måtte nøjes med tredjepladsen.

**Steen T. Nielsen** brillerede med hele tre fejlstarter, med for lang motortid i stedet for som i anden periode at nøjes med en lille motorlobetid, der havde været nok til at sikre ham sejren.

Pokalen blev altså i Odense. Resultaterne er lidt bedre end sidst, men ikke store. **Carl Hosts CH-20** var udstyret med Viking 15 motor og vandt på sin præcise motorlobetid (19, 18 og 18 sek.) samt på god rimning. Det var en fornøjelse at se modellen gå til vejrs i snævre spiraler.

**Steen Nielsens STN-10** skulle med sin 146 ccm ED Racer kunne give ham c-diplomet; men han og andre anvendte systemet med afmålt brændstofslange, og det er altså ikke præcist nok. Urværk skal der til!

Rekord- og årsrekordindehaveren **Johs. Larsen** fra Ålestrup blev nr. 4 med 218 og førte ikke så store præstationer som jemme i Ålestrup-termikken. Han brugte kun ca. halv motorlobetid.

Han efterfulgtes af to Gentofte-folk, af

hvilke **Erik Nienstædt** (indendørs danmarksmester) havde en model med ED Racer, og den burde have ydet mere. De to første perioder kneb det med trimmet. I sidste periode var motortiden for lang i første omgang, og i sidste start, der med 20 sek. motortid gav ham godt 4 min. flyvning, fik han noteret 0, fordi han tabte et hjul i starten.

### Holdkonkurrencen

Der var tilmeldt 9 klubhold på 3 eller 4 mand. De tre bedste medregnes. Det blev en overlegen sejr til Sportsflyveklubben, hvis hold nr. 1 (**Hans Hansen, Neumann, Tonny Nielsen**) fik 2295 sek. Klubbens andet hold (**Borge Hansen, Svend Petersen, Nesdam**) blev nr. 2 med 2225, og Odense-holdet nr. 3 med 2048. Haslev blev nr. 4 med 1759, og først derefter fulgte hold fra Næstved og Djursland. Sidstnævnte store og udmærket arbejdende klubber kunne ikke nå op på topstandard, men har forhåbentlig draget en god portion erfaringer af konkurrencen.

Det er ganske morsomt, at den unge generation i Haslev kommer godt med igen. En individuel tredjeplads og en holdmæssig fjerdeplads er ikke dårligt.

### God organisation

Som landets største klub kunne OM-F godt have ydet større præstationer som i gamle dage. Men det er naturligvis begrænset, hvor mange medlemmer, der har lyst til at betale 25 kr. for at cykle til Beldringe. Til gengæld gjorde klubben en god indsats i organisationen af den store konkurrence ved at stille med en masse hjælpere med klubbens unge formand, **Gunnar Draborg**, som konkurrencelederassistent i spidsen.

Konkurrencen blev fint afviklet, og efter den var der fælles morgenmad med præmieuddeling og senere fælles middag.

Derimod blev der ikke megen diskussion, men kun tvangfrit samvær. Søvnigheden og trætheden begyndte at indfinde sig. Hen på eftermiddagen tiltrådte man hjemrejsen, adskillige efter at have taget sig en rundflyvning først.

### Klar til VM

Konkurrencen — især for svævemodelernes vedkommende — var en sidste vejledning for udtagelsen af holdene til verdensmesterskaberne. Den viste, at vi stadig står meget stærkt med svævemodeller, måske endnu stærkere end sidste år. Nye og opsigtsvækkende modeller fremkom ikke. Men de gamle typer var udstyret med små forbedringer, og trimningen og starterne var også bedre.

Det vigtigste indtryk er, at bredden af

vore A2-konkurrenceflyvere er forøget. 6 havde over 4 min. i gennemsnit, og vi skal helt ned til nr. 19, for man kommer under 3 min.

**Borge Hansen** kan tilskrive sig en betydelig del af æren herfor. De seks medlemmer fra Sportsflyveklubben besatte følgende pladser: nr. 1, 2, 5, 8, 12 og 16 samt nr. 1 og 2 i holdkonkurrencen.

**Hans Hansen** er endnu et nyt navn på KDA's vandrepokal, som ingen har vundet mere end een gang. Hansen er 39 år og kasserer i et rederi. Han begyndte i 1940 i Svendborg med en FJ-1 og var i nogle år medlem af klubben der, indtil han flyttede til København, hvor han nu bor i en villa på Amager med eget hobbyrum i kælderens. Han har kun bygget svævemodeller, har været med i en Vandel-sommerlejr, blev nr. 3 ved DM i 1950 og vandt flyvedagspokalen i 1950. Ved VM sidste år var han dansk holdleder. Han fløj en selvkonstrueret »Aurikel«.

Nr. 2, **Fritz Neumann**, er kommet godt opad i det sidste år. Han fløj en selvkonstruktion FN-23.

**Hans Fr. Nielsen** fløj en modificeret Pjerri 69 af Borge Hansens konstruktion, mens Borge selv fløj en Pjerri 72.

Nesdam og endnu to nye medlemmer af Sportsflyveklubben fløj Pjerri 69.

★

### Resultater

Svævemodeller:	Klub	1.	2.	3.	Ialt
1. Hans Hansen	(105)	291-285-300-876			
2. F. Neumann	(105)	296-276-247-819			
3. H. Fr. Nielsen	(201)	212-300-300-812			
4. Arne Hansen	(301)	264-300-213-777			
5. Borge Hansen	(105)	273-271-225-769			
6. Ove Nesdam	(105)	261-300-205-766			
7. Hans Duus	(403)	178-286-300-708			

### Gummimotormodeller:

1. Erik Knudsen	(205)	231-220-229-670
2. K. E. Widell	(124)	159-201-158-518
3. Bj. Jørgensen	(301)	95-103-246-444

### Gasmotormodeller:

1. Carl Host-Aris	(301)	78-154-120-352
2. S. T. Nielsen	(506)	221-114- 0-335
3. Age Host-Aris	(301)	124-108- 85-317

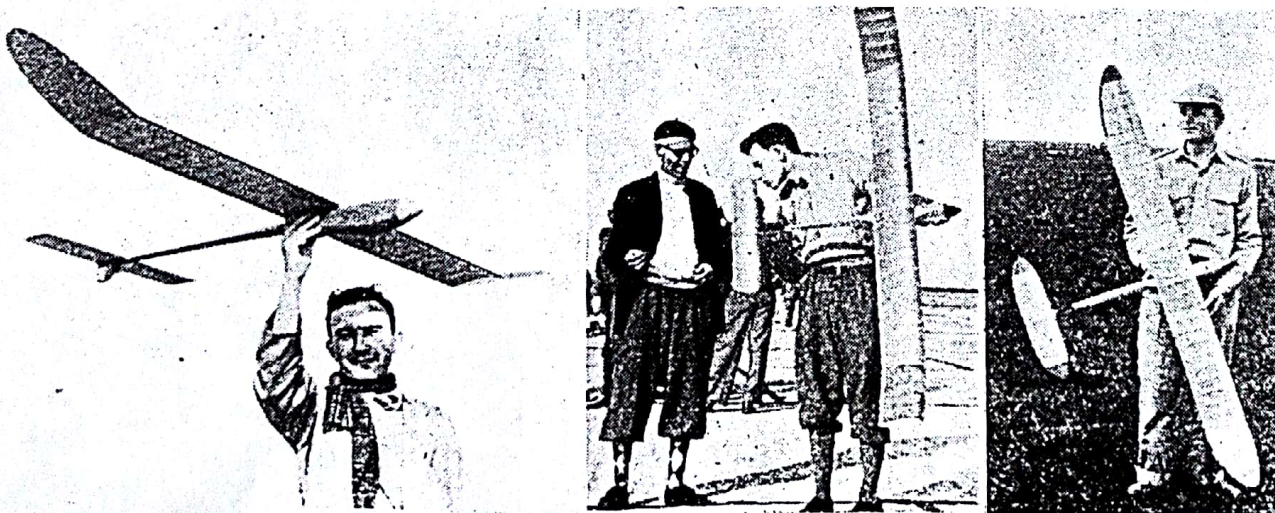
★

### VM-holdene i modellflyvning

Til at deltage i VM med svævemodeller i Jugoslavien har modellflyverrådet udpeget **Borge Hansen, Ove Nesdam, Arne Hansen** og **Hans Hansen** med **Fritz Neumann, Jens Arne Lauridsen** og **Borge Sørensen** som reserver. Der vil blive givet tilskud til alle fire mand på holdet i år samt til **Erik Knudsen**, som er udpeget som nr. 1 til at deltage i Wakefieldkonkurrencen i England.

Det vides dog endnu ikke, om de pågældende kan modtage tilbudet.

Den venstre ses **Hans Duus** fra Ålborg (med højstartepil i hånden), Borge Hansen med Pjerri 72 — den nyeste i serien. Derpå er **Age Host-Aris** og **Arne Hansen** ved at tænde termikbremsen på en Odense-model, og til højre ses **Hans Fr. Nielsen** fra Haslev.





## Dødsfald.

Få dage før oldtimerstævnet i Hillerød fik jeg den sørgelige meddelelse, at Jørgen S. Petersen - S.P. - var død efter få ugers sygdom.

S.P. var en markant skikkelse i dansk modelflyvning i tiden fra omkring 1940 til ca 1960.

Han var kendt af alle som konstruktør af en masse fremragende modeller, hvis navne afspejlede hans veludviklede sans for humor. Dem vil vi vende tilbage til.

Mange er de modelflyvere, som han har hjulpet med råd og vejledning - både gennem artikler og også personligt. På mig brugte han en times tid ved DM i 1952 til at sætte en nybegynder ind i wakefieldflyvningens mysterier.

Hans død er et stort tab for de efterladte. Også for os i klubben er det et stort tab. Vi havde glædet os til, at han fik tid til modelflyvning igen, men sådan skulle det ikke være. Vi vil savne ham.

Æret være hans minde.

EK.

S.P. på sommerlejr

i Bjergsted 1944.



S.P.'s begyndermodel Cleo fra 1948 ses her ved oldtimerstævnet i Hillerød i hænderne på Sigurd Isacson, medens ejermanden Lars Ljungberg trækker op.

har været noget forsømt i bladet. Vi vil råde bod på det i det følgende ved at bringe mindst 2 - 3 sider hver gang.

## Første danske linestyingskonkurrence — og de første rekorder i gruppe F

**M**ODELFLYVEKLUBBEN »Falkene«, der forøvrigt fra 1. januar går ind i Sportsflyveklubben som en Amager-afdeling af denne, havde æren af at arrangere den første konkurrence i Danmark for linestyrede modeller, den 7. november.

Man var heldig med vejret, som var næsten stille, men meget koldt. Flyvningerne foregik på et af Zonen afspærret område i Sundby idrætspark.

Da reglerne for den nyoprettede gruppe F endnu ikke var offentliggjort i deres helhed, og da man aldrig havde prøvet et sådant arrangement før, fik det hele et lidt improviseret præg. Der var tilmeldt 8 modeller fra 105 og 3 fra »Condor« i Helsingør. Mange deltagere havde vanskeligheder med motorerne i det kolde vejr, og en del havarier forekom naturligvis også før konkurrencen. Der skulle flyves fem omgange med 12,75 m radius, men man nedsatte kravet til 3 gange og kun en start pr. mand. Kun fire deltagere gennemførte efter disse krav. Vinder blev *Axel Lund* fra Helsingør med hastigheden 54,2 km/t (hans line viste sig at være 1 m for lang, så den virkelige hastighed var større). Han erklærede en af sine motorer for opslidt og vandt meget passende en ny Thorning Bensen

motor. Nr. 2 blev kommunikerer *J. Holm Jørgensen* med 48,8 km/t — han vandt en flyvetur med Zonen. — Endelig gennemførte *Henning Jönsson* med 46,2 og *Peter Christiansen* med 43,9 km/t.

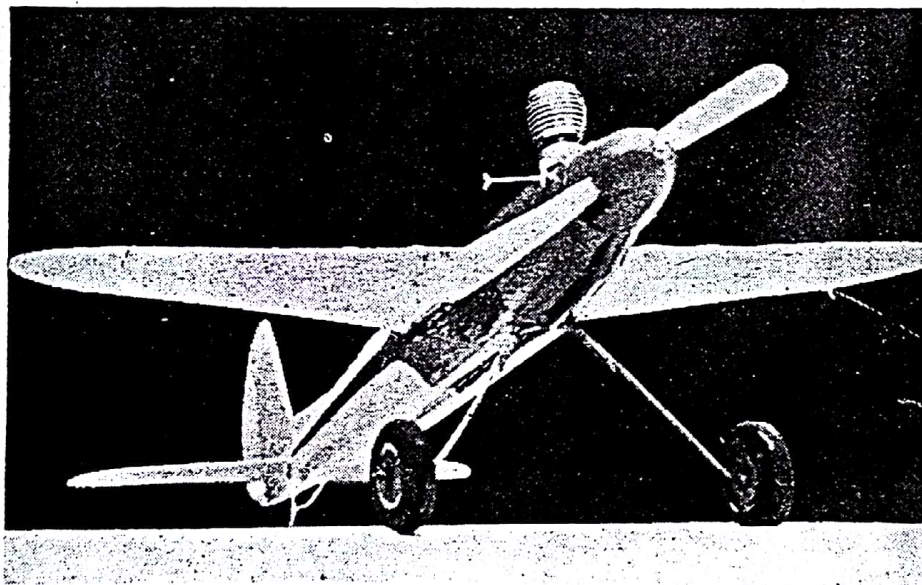
Helsingørfolkene demonstrerede også, at de er nået frem til kunstflyvningsstadiet, men konkurrencedeltagelse på dette felt blev det ikke til. Både Lund og Peter Christiansen udførte loops, wing-over og endog rygflyvning, idet de anvender en særlig vandret liggende tank, der også giver tilførsel under rygflyvning.

### Første danmarkrekorder.

Efter konkurrencen den 7. november opstillede *J. Holm Jørgensen* de første rekorder i klasse F1 og gruppe F. Han fløj over den foreskrevne minimumsbane på 400 m (nøjagtig 414 m med 13,15 m line) på 26,7 s med 55,8 km/t i gennemsnit. Rekorden skal slås med 5 km/t. Det viste sig ikke vanskeligt at tage tid nøjagtigt — tidtagerne havde under hele konkurrencen højst 0,1 sekund forskel.

Endnu inden denne rekord var anerkendt, forøgede Holm Jørgensen den betydeligt, idet han den 14. med sin JH-12, hvis Billede vi bragte i nr. 11, fik noteret 74,1 km/t.

## Linestyret racermodel



Ved Sportsflyveklubbens vellykkede modelopvisninger i Fælledparken i forbindelse med flyvelotteriet fløj adjunkt Holm Jørgensen med sin JH-12 »Atom« med Mikro II-motor. Modellens vægt er 300 g, hastighed op mod 75 km/t.

Denne model har vi desværre ikke tegning til — derimod til en anden af Holm Jørgensens modeller »Prim«. Den var også til Mikro II motoren og den første danske tegning til en linestyret model, som blev udsendt.

Den gamle redaktør har selv bygget og fløjet Prim. Modellen er væk, motoren givet bort i et øjebliklets letsind...

Har nogen en Mikro II til salg?

## Nyt fra Norge

Gennem Grim Randsted, Norge, har vi fået kontakt med Per Hoff, norsk model-flyvepioner siden omkring 1930! Fra ham har vi lånt en del materiale om model-flyvningens historie i Norge. Per deltog bl. a. i wakefieldkonkurrencen 1937! Hans sidste model er en flot RC-Spitfire - så han er stadig aktiv. Han ses her med sin "Kolibrie" fra 1939. → Den ses også på side 20. Kartoteket har tegning til en nyere version fra 1947 i klasse C-2.

Læserne vil i de kommende numre høre mere - og se de norske tegninger.

Grim Randsted er aktiv norsk oldtimerflyver. Han ses her med en EEO -7 fra sidst i 40'erne. En Kolibrie og Orwins wakefield fra 1950 -tegning i nr. 2.93- er blandt hans flåde af oldtimermodeller. Man overvejer også alvorligt en oldtimerklub i Norge...

Held og lykke med det. Vi håber på et godt samarbejde...

Med vore svenske venner er samarbejdet godt i gang - bl. a. har Lennart Hansson hjulpet os med en del tegninger. Heriblandt er J.H.H. - 100, der er konstrueret af Lennarts far til den danske Mikrodiesel allerede i 1945-46!! På billedet s.20 ses Tage Hansens dieselmodel svæve forbi, medens en svensk deltager starter en -formentlig- John Hansson - 100 på sommerlejren i Tranum klit i 1946.

Modelflyvehistorie er fascinerende...

### Nyt i kartoteket.

Takket være Hans Rabenhøj nogle linestyrede:

Hopla	begyndermodel	Viking 2,5	DMI
Master	team-racer	samme	Peter Christiansen
Champion	samme	samme	N. Bøving Jensen
Spitfire	spdv. 70 cm	en ABC? model	

Fritflyvende - bl.a. fra Lennart Hansson:

J.H.H.-100	John Hansson	dieselmodel	1946	Mikrodiesel
Hail Shot	Rolf Hagel	samme	1952	ED-Bee 1,5
Pluto	Flensted Jensen	svævemodel	1938	spdv. 186
Monsun	Birch-Jensen	samme	1935?	spdv. 173

**Efterlyses:** tegninger ( FJ-2, RX-1 osv. ), gamle billeder, motorer, blade, bøger osv. Alt til købs, lån eller leje...

Dansk Modelflyve Veteranklub.



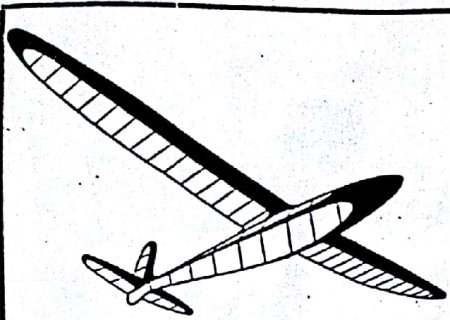
10. Min strikkmodell COLIBRIE på Kjeller 7. mai 1939. Norgesrekord og 1. premie var et faktum. Dette var første utgave. Beste flytid 14 minutter. Den siste ble bygget i 1947, se Modell-Hobby-bladet nr. 3 1977.



Først afmærkes Banen med smaa Flag, opstillede Personer eller lignende (Fig. 87). Maaler man Banen ud med en Snor, maa man forvise sig om, at denne ikke er blevet vaad og har trukket sig sammen. Kontrollanterne har Pligt til at kontrollere Banens Længde. Modellen startes lidt bag den ene Linie. Naar den passerer den ene Tidtager, der staar paa den første Linie, slaar han Armen ned, og begge Tidtagere starter Urene. Naar den anden passerer, slaar han Armen ned, og begge Ure stoppes. Gennemsnittet tages, og heraf udregnes Hastigheden. Da begge Tidtagerne den ene Gang skal modtage Signal fra den anden, og da ikke alle reagerer tilstrækkeligt hurtigt og nøjagtigt, kan en anden Metode angives. Efter denne startes først begge Stopurene aldeles samtidig. Derefter stiller man sig paa Plads, og Modellen startes. Naar den passerer første Tidtager, stopper han sit Ur, og naar den anden passerer, stopper han sit. Af Forskellen mellem de to Ures Angivelse faas den forløbne Tid, hvorefter Hastigheden udregnes. Ved denne Metode udelukkes det menneskelige Fejlmoment i større Grad.

Konstruktion af Hastighedsmodeller omtales først her, for at Læserens Begreber ikke skal blive forvirret. Man stræber efter Planer, der er smaa, da et større Plan gør større Modstand end et mindre. Spændvidden gøres lille i Forhold til Kroppens Længde. Der anvendes et bikonveks Profil, f. Eks. NACA 23012 eller et tyndere. Planformen skal saa vidt muligt gøres elliptisk. Planbelastningen bør — i Modsætning til manges Opfattelse — ikke forøges nævneværdigt, hvorfor man skal tilstræbe en let Konstruktion. Forøget Planbelastning betyder nok forøget Glidehastighed, men ikke forøget Flyvehastighed med Motor.

Kroppen gøres forholdsvis lang. Haleorganerne lidt mindre end normalt. Hele det bagerste Parti maa bygges let. Understellet skal være solidt, og det maa sidde langt fremme. Propellen maa være ret stærk. Plananbringelsen gaar i Retning af midt- eller lavvingede Modeller, men en højvinget kan udmærket anvendes, blot Propeltræklinien ligger højt. Propellen holdes saa stor som muligt uden Skade for Tværstabiliteten. Stigningen ligeledes, der ligger paa  $1\frac{1}{2}$ —2 Gange Diameteren. Der anvendes en Gummimotor af stort Tværsnit og forholdsvis kort Længde, altsaa meget stor Kraft og kort Løbetid. Gummiet gaar derfor sjældent helt ud bagi Kroppen. Al Modstand bør nedsættes ved at gøre Modellen til en gennemført Strømlinie model med fine Overgange og glat Overflade. Hastighedsflyvning er endnu forholdsvis ukendt. Det er svært og giver let Skuffelser. Men det er et uhyre interessant Felt af Modelflyvningen — og her er noget at gøre for fremadstræbende Modelflyvere, der vil prøve noget nyt.



## NYHED!

### „Pluto“ S.F. 25

Vingefang 186 cm  
af K. Flensted Jensen

Tegning .....	Kr. 1.75
Byggesæt uden Tegning .....	8.00
— med — .....	9.00

Tidligere er udkommen:

### „Bubi“ S.F. 24

Vingefang 100 cm

Tegning .....	Kr. 1.00
Byggesæt uden Tegning .....	4.50
— med — .....	5.00

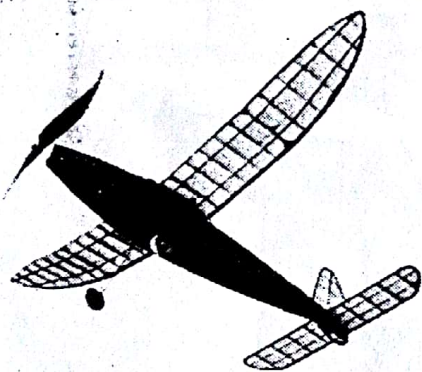
### S.F. 19

Vingefang 135 cm

Tegning .....	Kr. 1.00
Byggesæt uden Tegning .....	4.50
— med — .....	5.00

Franke leveret overalt mod Forudbetaling i Frimærker, pr. Postanvisning eller ved Indbetaling paa Postkonto 1519.

**RASTED'S FORLAG**  
HELLERUP - TELF.: HELRUP 56



Siste strikkmodell bygget før krigen. COLIBRIE 5, mitt byggenummer 118. Blant annet p.g.a. strikkemangel fikk den aldri vist hva den hadde til.

## NYHED!

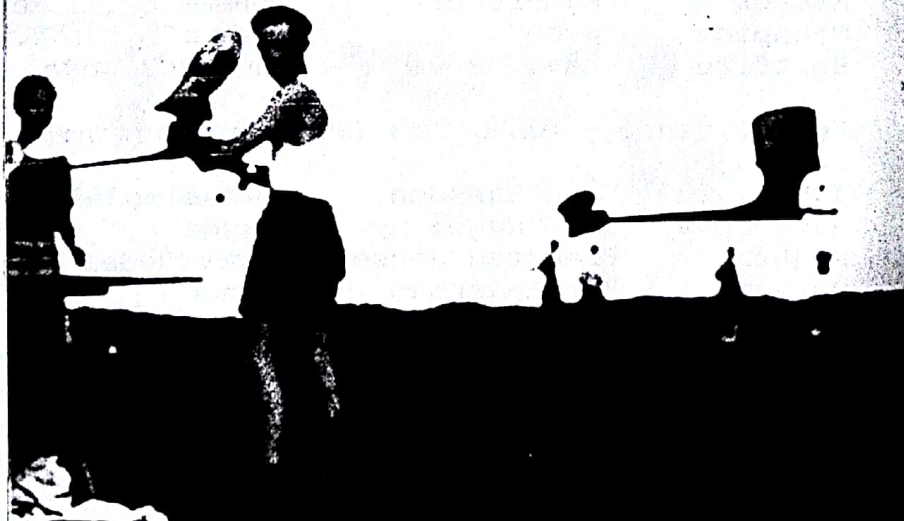
Svensk Dieselmotormodel

### J. H. H. - 100

Modellen er konstrueret efter de mest moderne Principper og anbefales enhver, der ønsker en solid og paaidelig Konkurrencemodel.

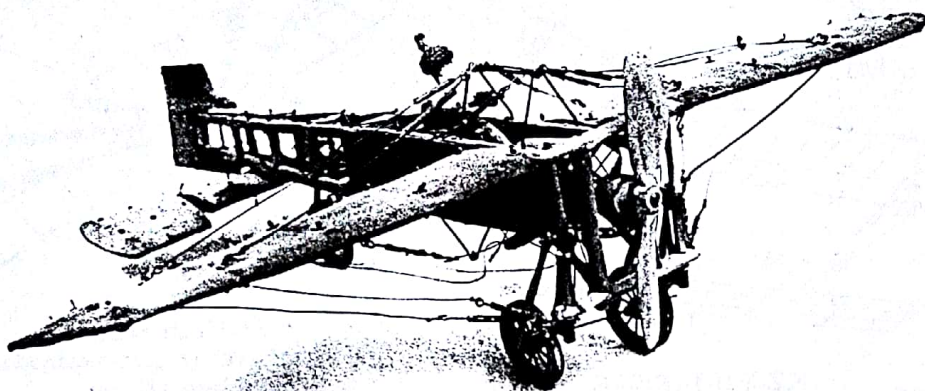
Tegning i hel Størrelse . . . Kr. 3.25

**DANSK MODELFLYVE**  
DANSK Industri



## Flyvemodel Anno 1911

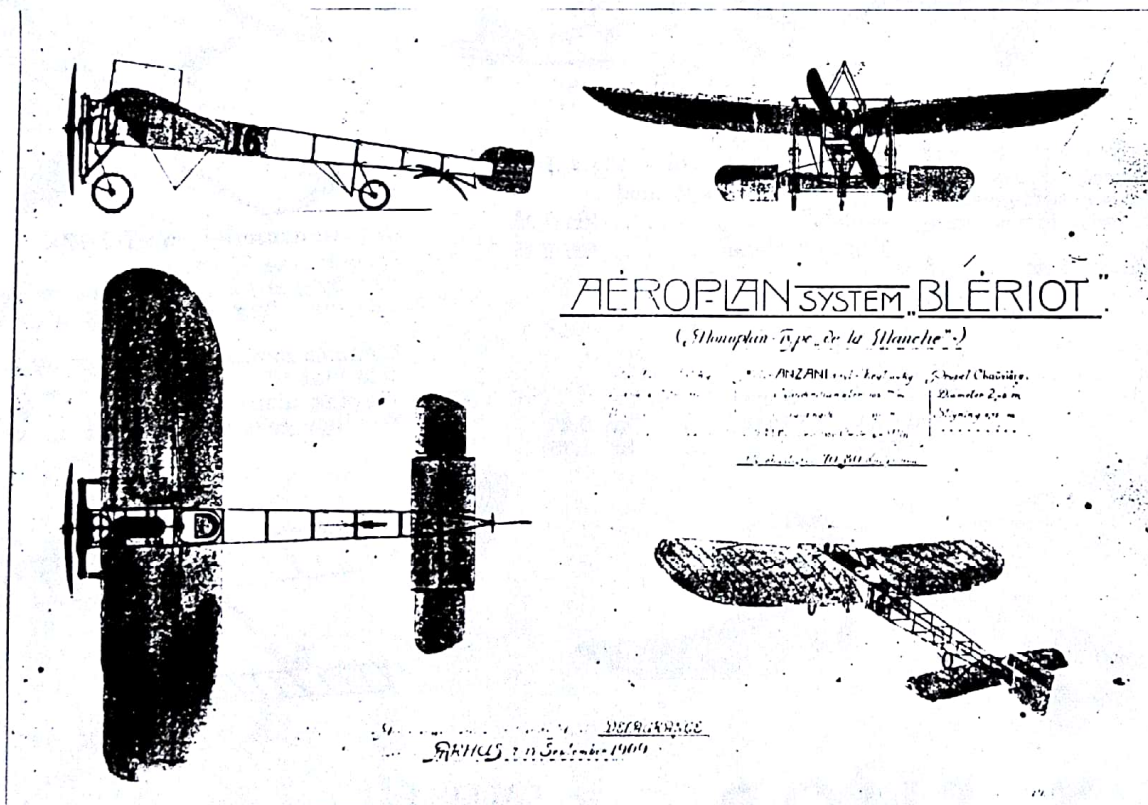
I september 1909 var der landsudstilling i Århus. I forbindelse med denne besøgte en fransk flyver Delagrangre byen med et "Aero- plan System Bleriot", som han foretog opvisningsflyvninger med på Skejby mark!  
På postkortet kan man læse, at flyvehastigheden er 70,80 km pr. time...



En af tilskuerne var Kristian Preuthun, som blev så begejstret for det han så, at han tog hjem og startede bygningen af denne model.

Den er bygget af benvedtræ og står i dag i Silkeborg - stadig i familiens besiddelse. Den har en længde på 25 cm og et vingefang på 35 cm.

Fotografiet er taget af Keld Preuthun.



Postkortet her solgtes i forbindelse med opvisningen.

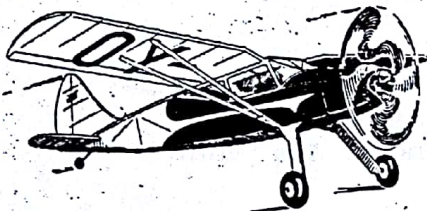
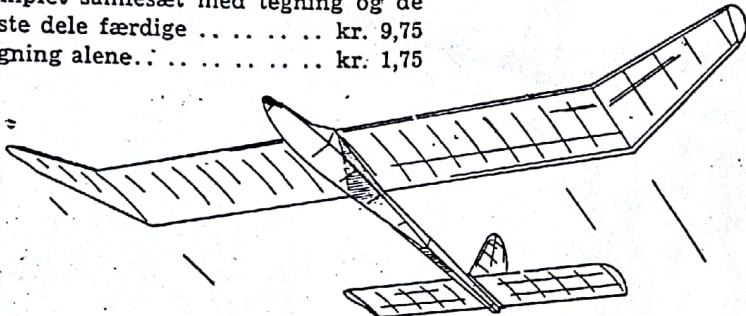
Tak til Sven Aage Johansen, som har sendt os billeder og oplysninger.

## CALLE-10

Spændvidde 142 cm

Komplet samlesæt med tegning og de fleste dele færdige . . . . . kr. 9,75

Tegning alene . . . . . kr. 1,75



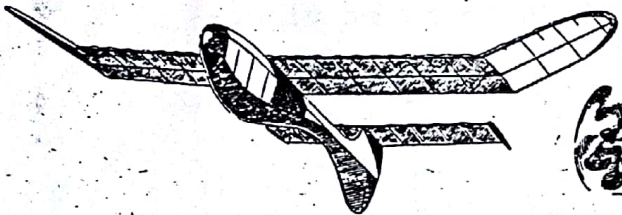
## KZ-VII-LÆRKE

Spændvidde 48 cm - skala 1:20

Komplet byggesæt m. tegning kr. 4,85

Tegning alene . . . . . kr. 0,85

I disse byggesæt er alle ribber udsavede. Spanter, randbuer m. m. er trykt på let finer. Motorgummi og gummi-hjul medfølger. Modellerne er egnede til polflyvning.



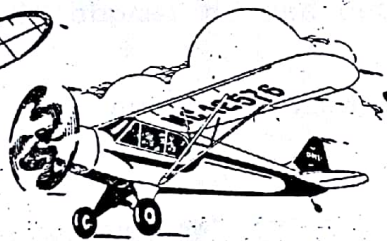
## CALLE-6

Spændvidde 98 cm

En af de bedste danske konstruktioner i den skandinaviske rekordklasse A1. Bør bygges af enhver konkurrencedeltager. Calle-6 er den mest formskønne danske konstruktion.

Materialesæt med tegning kun kr. 5,75

Tegning alene . . . . . kr. 1,25



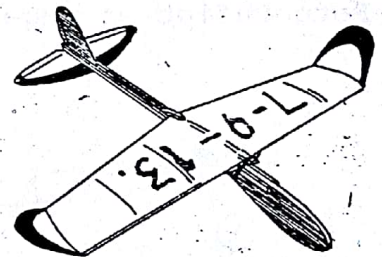
## PIPER-CUB

Spændvidde 42 cm - skala 1:25

Komplet byggesæt med

tegning . . . . . kr. 3,25

Tegning alene . . . . . kr. 0,85



## Begyndermodellen »7-9-13«

Spændvidde 65 cm

Kan bygges på een aften og er nem at indflyve. Tag A-diplomet med »7-9-13«.

Komplet samlesæt med tegning og alle dele klar til brug . . . . . kr. 3,85

Tegning alene . . . . . kr. 1,25

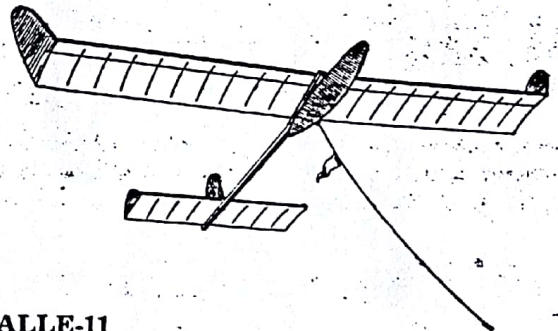
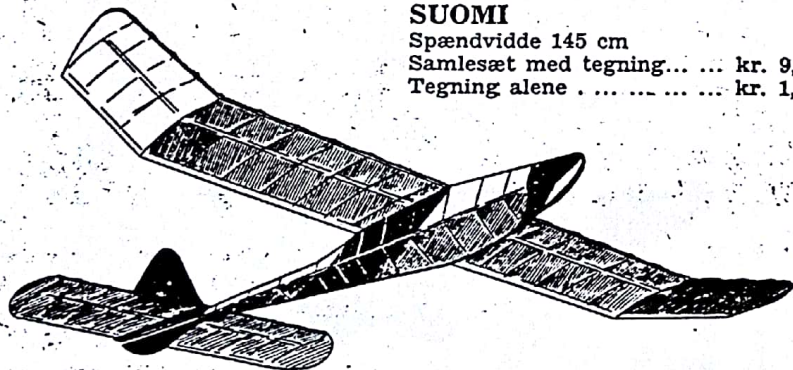
Færdigbygget og flyveklar . . . . . kr. 8,75

## SUOMI

Spændvidde 145 cm

Samlesæt med tegning . . . . . kr. 9,25

Tegning alene . . . . . kr. 1,75



## CALLE-11

Spændvidde 110 cm

En meget fin model i klasse A1. Har vundet flere store konkurrencer i ind- og udlandet. Calle-11 er meget hurtig at bygge, da ribber, tipplader, finne, kropstykker o. s. v. er færdiglavede i samlesættet.

Komplet samlesæt med tegning . . . . . kr. 6,75

Tegning alene . . . . . kr. 1,25

# HOBBY SHOP

Vesterbrogade 175 København V . Telf. EVa 7825

Rymsgade 72 . København Ø . Telf. NOra 5579

Postekspedition: Vesterbrogade 175 . Postgiro 716 62